

Влияние открытия границ с Турцией и Азербайджаном на развитие и безопасность Армении

Нарек А. Давтян

Аннотация

Данная работа посвящена анализу влияния возможного открытия государственных границ Республики Армения с Турцией и Азербайджаном на экономическое развитие и национальную безопасность страны. Рассматриваются исторические предпосылки транспортной изоляции региона, а также развитие переговорных процессов по разблокированию коммуникаций в 2020–2026 годах. Исследование раскрывает **двойственный характер** открытия границ. С одной стороны, оно создает возможности для диверсификации транспортных маршрутов, снижения логистических издержек, расширения внешнеэкономических связей и укрепления транзитного потенциала Армении. С другой стороны, анализируются риски, связанные с **экономической асимметрией, внешней зависимостью, воздействием на внутренний рынок и обеспечением национальных интересов в сфере безопасности**. Основной вывод заключается в необходимости разработки комплексной государственной стратегии, предусматривающей эффективное таможенное регулирование, защиту внутреннего рынка, диверсификацию коммуникаций и сохранение государственного контроля над транспортной инфраструктурой.

Ключевые слова: Армения, Турция, Азербайджан, государственные границы, транспортные коммуникации, разблокирование коммуникаций, экономическая безопасность, национальная безопасность, транзитный потенциал, региональная интеграция.

Թուրքիայի և Ադրբեջանի հետ սահմանների բացման ազդեցությունը

Հայաստանի զարգացման և անվտանգության վրա

Նարեկ Ա. Դավթյան

Սեղմագիր

Սույն աշխատանքը նվիրված է Հայաստանի Հանրապետության Թուրքիայի և Ադրբեջանի հետ պետական սահմանների հնարավոր բացման ազդեցության վերլուծությանը՝ երկրի տնտեսական զարգացման և ազգային անվտանգության համատեքստում: Ուսումնասիրվում են տարածաշրջանի տրանսպորտային մեկուսացման պատմական նախադրյալները և 2020–2026 թվականներին հատորակցությունների ապաշրջափակման շուրջ բանակցային գործընթացների զարգացումը: Հետազոտությունը ներկայացնում է սահմանների բացման երկակի բնույթը: Մի կողմից՝ այն կարող է նպաստել տրանսպորտային երթուղիների դիվերսիֆիկացմանը, լոգիստիկ ծախսերի նվազեցմանը, արտաքին տնտեսական կապերի ընդլայնմանը և Հայաստանի տարանցիկ ներուժի ամրապնդմանը: Մյուս կողմից՝ վերլուծվում են տնտեսական անհամաչափության, արտաքին կախվածության, ներքին շուկայի վրա ազդեցության և ազգային անվտանգության հետ կապված ռիսկերը: Հիմնական եզրակացությունն այն է, որ անհրաժեշտ է համապարփակ պետական ռազմավարություն, որը կներառի արդյունավետ մաքսային կարգավորում, ներքին շուկայի պաշտպանություն, հատորակցությունների դիվերսիֆիկացում և տրանսպորտային ենթակառուցվածքների նկատմամբ պետական վերահսկողության պահպանում:

Բանալի բառեր: Հայաստան, Թուրքիա, Ադրբեջան, պետական սահմաններ, տրանսպորտային հատորակցություններ, հատորակցությունների ապաշրջափակում, տնտեսական անվտանգություն, ազգային անվտանգություն, տարանցիկ ներուժ, տարածաշրջանային ինտեգրում:

The impact of opening borders with Turkey and Azerbaijan on Armenia's development and security

Narek A. Davtyan

Annotation

The study analyzes the potential impact of opening the state borders of the Republic of Armenia with Turkey and Azerbaijan on the country's economic development and national security. It examines the historical foundations of the region's transport isolation and the development of negotiation processes on unblocking regional communications during 2020–2026. The study highlights the **dual nature** of border opening. On the one

*hand, it could contribute to the diversification of transport routes, reduction of logistics costs, expansion of foreign economic ties, and strengthening Armenia's transit potential. On the other hand, it examines risks related to **economic asymmetry, external dependence, domestic market pressures, and national security**. The main conclusion is that Armenia requires a comprehensive state strategy including effective customs regulation, protection of the domestic market, diversification of transport communications, and preservation of state control over transport infrastructure.*

Keywords: Armenia, Turkey, Azerbaijan, state borders, transport communications, unblocking of communications, economic security, national security, transit potential, regional integration.

Влияние открытия границ с Турцией и Азербайджаном на развитие и безопасность Армении²

Глава 1. Историко-политические причины закрытия границ Армении с Турцией и Азербайджаном

Формирование политических границ Южного Кавказа можно разделить на два этапа: формирование внешних границ региона и формирование внутрирегиональных границ. **Внешние границы региона в их современном виде (по состоянию на лето 2026 г.) сформировались в первой половине XX века** в результате регионального соперничества, войн и международных договоров между тремя ключевыми государствами, определявшими судьбу региона: Советским Союзом, Турецкой Республикой (ТР) и Шахским Ираном. Формирование внешних границ региона связано с его вхождением в состав Российской империи, что впоследствии и обусловило использование термина «*Южный Кавказ*». Процесс формирования этих границ проходил в два этапа и был связан с российско-персидскими и российско-османскими войнами XIX века. Однако окончательное международно-правовое оформление современных границ произошло уже в советский период. В 1921 г. между Советской Россией и Правительством Великого национального собрания Турции были подписаны сначала Московский, а затем Карсский договоры (последний – с правительствами государств Южного Кавказа), в соответствии с которыми советская сторона признала границы Турции, установленные Турецким национальным движением [1]. Этот договор примечателен также тем, что оказал влияние на формирование внутрирегиональных границ Южного Кавказа путем обеспечения автономного статуса Нахиджевана и недопущения передачи данной территории третьей стороне. В частности, Статья V закрепила автономный статус Нахиджевана под протекторатом Азербайджана, а Московский договор в Статье III установил, что данный протекторат не может быть передан третьему государству (имеется в виду Армения). Отсутствие территориальных претензий между СССР и ТР было подтверждено подписанием в Москве 17 апреля 1978 г. договора о принципах добрососедских и дружественных отношений [2]. Установленная в 1921 г. советско-турецкая государственная **граница сохранилась и после распада СССР в 1991 г.**, несмотря на сложный характер армяно-турецких отношений, обусловленный последствиями Геноцида армян в Османской империи, изгнанием армянского населения с

¹ В 2020–2024 гг. обучался в бакалавриате Российско-Армянского университета по направлению «Политология» Института международных отношений и общественно-политических наук. С 2024 по 2026 гг. проходит обучение в магистратуре того же университета по направлению «Национальная безопасность». Участвовал в Международной студенческой научной конференции РАУ с докладами на темы: «Анализ концептуальных документов, касающихся Вооруженных сил Республики Армения» и «Влияние транспортных коммуникаций на экономическую стабильность и безопасность Армении после войны 2020 года».

² Текст статьи был передан в редакцию 19.08.2026 г.

исторических земель, уничтожением и присвоением значительной части армянского историко-культурного наследия на территории Турции, а также непризнанием Анкарой своей ответственности за совершенные преступления и отказом обсуждать вопрос возможной компенсации причиненного ущерба.

Граница между Российской империей и Каджарской Персией была установлена в 1828 г. в результате подписания Туркменчайского договора. После образования СССР и установления сначала династии Пехлеви, а затем Исламской Республики Иран данная граница была унаследована государствами-правопреемниками и сохраняется до настоящего времени. Даже такие события, как использование территории Ирана тремя государствами в годы Первой мировой войны, советско-британская интервенция в Иран и создание на его северных территориях просоветского образования, не привели к ее изменению.

Последнее изменение внешних границ региона не было связано непосредственно с государствами Южного Кавказа. Между новопровозглашенной Турецкой Республикой и Шахским Ираном существовали территориальные споры, в связи с чем проводились переговоры по демаркации границ. В результате была подписана Анкарская пограничная конвенция по пересмотру общих границ и урегулированию спорных территорий, а затем, в 1932 г., – Тегеранская конвенция, по которой был согласован обмен тремя приграничными территориями: первая, расположенная в районе горы Арарат (юго-восточная часть Малого Арарата), – в пользу Турции, две другие – в пользу Ирана (соответственно районы Котур и Баджирга, восточнее города Ван) [3]. Процесс демаркации границ завершился в 1937 году. Передача восточной части Малого Арарата позволила турецкой стороне установить контроль над данным направлением и существенно ограничить возможности курдских формирований использовать приграничную территорию [4, пункт 3]. Другим важным последствием территориального обмена стало возникновение общей сухопутной границы между ТР и Нахиджеванской Автономной Советской Социалистической Республикой в составе Азербайджанской ССР. В общественной и научной среде существует определенная путаница [5], связанная с толкованием приложений № 1 и № 3 [6] Карсского договора от 13 октября 1921 г., описывающих границы ТР и АзССР, которые могли относиться только к Нахиджеванской области. Однако карты, изданные в ТР [7] до территориального обмена 1932 г., свидетельствуют об отсутствии такой границы.

Формирование внутрирегиональных границ также связано с советским периодом, однако, в отличие от внешних границ, они оказались менее стабильными и продолжают претерпевать изменения до настоящего времени. Последние изменения произошли в 2023 г. в результате военного захвата Азербайджаном территории непризнанной Арцахской Республики. При этом административные границы между АрмССР и АзССР менялись и корректировались вплоть до конца 1970-х гг., что подтверждается сравнительным анализом карт разных времен и карт Генштаба ВС СССР от 1976 и 1978 годов. Основные изменения в административных границах связаны с формированием анклавов и Арцахом, образованным в 1923 г. в качестве Нагорно-Карабахской автономной области (НКАО). Общее число анклавов на территориях обоих государств составляет 4, из которых 3 – в Армении и 1 – в Азербайджане. **Возникновение этих анклавов связывают с этнической концентрацией**

населения в определенных местностях, характерной для обеих сторон, а также с последовательно озвучиваемой азербайджанской стороной потребностью в сезонных пастбищах. Переходя к вопросу хронологии, следует отметить, что, согласно имеющимся картографическим материалам, **до конца 1930-х гг. анклавов на территориях обеих стран не существовало**, однако уже на картах 1939 г. появляются 2 азербайджанских анклава в АрмССР – «Верин Воскепар» и «Бархударлы», – а село Арцвашен становится анклавом в составе АзССР после перехода под административный контроль последних территорий, прилегающих к селу [8]. Последний из указанных анклавов – Тигранашен – присутствует на картах РККА 1937–1941 гг. [9], что позволяет предположить его «оформление» в период между 1939 и 1941 гг.

Данные анклавы были сформированы таким образом, чтобы обеспечивать контроль над ключевыми транспортными коммуникациями Армянской ССР. «Анклав Бархударлы» позволял контролировать автомобильную дорогу, связывавшую юго-восточную часть современного региона Тавуш и город Берд с остальной территорией Армении. «Анклав Верин Воскепар» располагался в непосредственной близости от магистрали, ведущей в Грузию, создавая возможность контроля над одним из важнейших северных направлений сообщения. «Анклав Тигранашен» первоначально находился на маршруте, соединявшем Садарак в Нахиджеванской АССР с основной территорией АзССР через территорию АрмССР. После прекращения функционирования коммуникаций через Нахиджеван вследствие армяно-азербайджанского конфликта именно дорога, проходящая через Тигранашен, стала основным маршрутом, связывающим центральные районы Армении с южными областями страны.

Внутрирегиональные изменения границ продолжились и после распада СССР. Война вокруг Арцаха не только привела к изменению фактического контроля над отдельными территориями, но и стала одним из ключевых факторов формирования новой системы региональных границ и коммуникаций. В результате были закрыты границы между Арменией, с одной стороны, и Азербайджаном и Турцией – с другой. Основой конфликта стало стремление армянского населения НКАО воссоединиться с Арменией. В ответ Азербайджан установил транспортную и экономическую блокаду Арцаха и Армении, в результате чего были прекращены транспортные связи между Азербайджаном и Арменией, а также между Арменией и Нахиджеваном. Одновременно были разорваны транспортные связи между Арменией и Россией, проходившие через территорию Азербайджана, а также железнодорожное сообщение, проходившее через территории Азербайджанской ССР (впоследствии АЗР), Нахиджеванской АССР (впоследствии НАР) и Армянской ССР (впоследствии РА).

Если рассматривать экономическое измерение этих процессов, то в конце советского периода Южный Кавказ представлял собой важнейший транспортно-логистический узел, обеспечивающий внешнеэкономические связи СССР с Ираном и, в меньшей степени, с Турцией. Особенно значимым было иранское направление, поскольку основные сухопутные маршруты проходили именно через регион. **В результате Арцахской войны 1992–1994 гг. были закрыты основные транспортные маршруты в регионе**, включая направления Ереван–Джульфа–Мегри–Минджеван–Баку, Иран–Россия и Баку–Тбилиси–Гюмри–Карс. Одновременно

было нарушено функционирование ряда энергетических коммуникаций, в том числе газотранспортной инфраструктуры, и, в частности, газопровода из России в Армению. В совокупности эти факторы привели к транспортной изоляции Армении и стали одной из причин тяжелого энергетического и социально-экономического кризиса первой половины 1990-х годов. **Однако прекращение функционирования транспортных коммуникаций негативно сказалось не только на 3-х республиках региона, но и на всех тех государствах, которые могли участвовать в эксплуатации маршрутов, проходящих через Южный Кавказ. Регион, являющийся потенциальным связующим звеном на направлениях Китай–Центральная Азия–Европа и Россия–Ближний Восток, в результате вооруженных конфликтов оказался изолирован, а реализация его транзитного потенциала была заморожена на многие годы.**

Последствием транспортной блокады стало резкое сокращение объемов железнодорожных перевозок в Армении. Если в 1985 г. объем грузоперевозок по Армянской железной дороге составлял около 20 млн тонн, то уже к 1992 г. он сократился до 1,5 млн тонн и в последующие годы оставался на низком уровне [10]. Одновременно значительно снизилась эффективность использования железнодорожной инфраструктуры. Из 4-х пограничных железнодорожных переходов Республики Армения в настоящее время функционирует только один – в направлении Грузии. Снижение объемов перевозок, необходимость модернизации инфраструктуры и ограниченные финансовые возможности государства обусловили передачу железнодорожной сети в концессионное управление. В связи с этим 13 февраля 2008 г. в Ереване было подписано соглашение, согласно которому управление ЗАО «Армянские железные дороги» было передано сроком на 30 лет (с возможностью продления еще на 10 лет) ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», являющемуся дочерней компанией ОАО «Российские железные дороги». На момент передачи в концессию объем грузоперевозок не превышал 3 млн тонн в год, а к 2022 г. увеличился до 3,5 млн тонн [11]. Согласно условиям соглашения, общий объем инвестиций должен был составить \$572 млн [12].

С заключением соглашения о прекращении огня в мае 1994 г. между сторонами Арцахского конфликта неоднократно предпринимались попытки нормализации двусторонних отношений и восстановления транспортных коммуникаций. Однако ни одна из этих инициатив не привела к практическому результату. Наиболее известным эпизодом стала так называемая «футбольная дипломатия» 2008–2009 гг., завершившаяся подписанием Цюрихских протоколов. Документы предусматривали установление дипломатических отношений и открытие армяно-турецкой границы без предварительных условий. Однако процесс их ратификации был приостановлен. Причинами неудачи стали как внутривосточное сопротивление в Армении, где значительная часть общества и политических сил критически восприняла отдельные положения протоколов, опасаясь возможных уступок по вопросам исторической памяти и национальных интересов, так и жесткая реакция Азербайджана, выступившего против нормализации армяно-турецких отношений без предварительного урегулирования арцахского конфликта. **Одновременно Азербайджан последовательно проводил политику, направленную на**

исключение РА из региональных транспортных и энергетических проектов, что привело к формированию новых коммуникационных маршрутов в обход армянской территории.

Вместе с тем переговорный процесс, продолжавшийся после вступления в силу Бишкекского соглашения о прекращении огня (12.05.1994 г.), фактически строился на стратегии откладывания окончательного урегулирования до изменения военно-политического баланса между сторонами конфликта. Об этом свидетельствовали неоднократные заявления руководства Азербайджана о готовности применить военную силу для разрешения Арцахского вопроса, а также регулярное откладывание реализации достигнутых договоренностей. **Подтверждением данной стратегии стали 4-дневная война 2016 г., 44-дневная война в Арцахе в 2020 г., последующие военные действия в 2021 и 2022 гг., а также «Однодневная война» 2023 г., завершившаяся массовым исходом армянского населения из Арцаха.**

В совокупности данные процессы существенно изменили политическую и экономическую конфигурацию региона и оказали долгосрочное влияние на развитие транспортной системы Южного Кавказа.

Глава 2. Экономические и транспортные аспекты открытия границ

Принципиально новая ситуация в регионе возникла после 44-дневной войны, завершившейся подписанием 9 ноября 2020 г. трехстороннего заявления между лидерами РФ, АзР и РА. Итоги данной войны изменили сложившийся в регионе статус-кво и ознаменовали начало нового этапа в вопросах взаимодействия как на региональном, так и на внешнеполитическом уровне. **Одним из центральных положений соглашения стал вопрос разблокирования транспортных коммуникаций.** В частности, азербайджанская сторона выступала за создание транспортного коридора на юге Армении для соединения с НАР и официально заявляла, что без реализации данного проекта открытие других транспортных коммуникаций и государственных границ для Армении невозможно [13]. В качестве альтернативного подхода армянская сторона представила 26 октября 2023 г. проект *«Перекресток мира»*, который предусматривал разблокирование всех транспортных коммуникаций и открытие государственных границ региона [14].

После этнической чистки в Арцахе³ и захвата всей территории непризнанного государства в сентябре 2023 г. вооруженное противостояние в Арцахе завершилось, а армяно-азербайджанские отношения перешли в преимущественно политическую плоскость. Одним из результатов активизации переговорного процесса стала трехсторонняя встреча между США, Арменией и Азербайджаном, состоявшаяся в Вашингтоне 8 августа 2025 г. Следует отметить, что активизация посреднической роли Соединенных Штатов в рассматриваемый период совпала с публичными дискуссиями о возможном выдвижении Дональда Трампа на Нобелевскую премию мира, что рядом исследователей и политических обозревателей рассматривается как один из факторов усиления американской дипломатической

³ Parliamentary Assembly. The humanitarian situation in Nagorno-Karabakh, Resolution 2517 12/10/2023

активности [15]. В ходе встречи стороны подписали совместную декларацию и объявили о запуске проекта «TRIPP» («Путь Трампа к международному миру и процветанию») [16]. На современном этапе вопросы открытия транспортных коммуникаций рассматриваются в рамках проекта TRIPP, и в этой связи в 2026 г. между РА и США был подписан ряд соглашений, включая Рамочное соглашение о стратегическом сотрудничестве, определяющее основные направления дальнейшего взаимодействия сторон. После этого, в ноябре 2025 г., Азербайджан предоставил возможность использования своей железнодорожной инфраструктуры для транзита российских грузов в Армению, но не напрямую, а через территорию Грузии. Уже в конце декабря 2025 г. в РА были поставлены первые партии азербайджанского бензина. Данная практика продолжилась и в 2026 г., однако на текущем этапе она сохраняет преимущественно асимметричный характер. Объемы взаимной торговли остаются значительно несбалансированными: экспорт из Армении в Азербайджан составил около **\$1 тысячи**, тогда как поставки из АзР в РА достигли порядка **\$17 миллионов**. Потенциальное расширение торговых связей между Арменией и Азербайджаном также может иметь заметный экономический эффект. Согласно имеющимся оценкам, потенциальный объем дополнительного экспорта Армении в Азербайджан может составить **около \$102–128 млн**, тогда как экспорт из Азербайджана в Армению оценивается в **\$777–971 миллионов**. Среди товаров, которые могут сформировать основу взаимной торговли, рассматриваются медные руды и концентраты, шоколад и другие пищевые продукты, содержащие какао, овцы и форель – со стороны Армении, а со стороны Азербайджана – нефтепродукты, а также нефтяной газ [17].

Предоставление Азербайджаном возможности использования отдельных транспортных маршрутов для Армении в рамках переговорного процесса может рассматриваться как элемент политики взаимности, предполагающей осуществление ответных шагов со стороны официального Еревана. В понимании Баку, данные шаги должны быть связаны прежде всего с обеспечением транспортного сообщения между основной территорией Азербайджана и НАР через территорию Армении. В связи с этим азербайджанская сторона последовательно выдвигает два ключевых требования.

Первое требование связано с созданием транспортного сообщения через территорию Сюникской области Армении, которое в официальном дискурсе Азербайджана обозначается как «*Зангезурский коридор*». При этом Баку рассматривает проект TRIPP как тот же проект, но под другим названием [18].

Второе требование касается режима функционирования данного маршрута. Азербайджанская сторона выступает за максимально упрощенный порядок транзита, при котором перемещение граждан, транспортных средств и грузов должно осуществляться с минимальным количеством контрольных процедур. Данная позиция неоднократно озвучивалась руководством Азербайджана [19] и остается одним из ключевых вопросов разногласий между сторонами, поскольку армянская сторона рассматривает обеспечение контроля над транспортными коммуникациями как важнейший элемент государственного суверенитета и национальной безопасности.

Требования Азербайджана имеют четкую политическую окраску, и в этой связи необходимо учитывать позицию турецкой стороны, поскольку подходы Анкары и Баку по ряду вопросов, связанных с региональными коммуникациями и нормализацией

отношений с Арменией, во многом согласованы. Это неоднократно находило отражение в официальных заявлениях представителей обоих государств. **Турция традиционно рассматривала развитие двусторонних отношений с Арменией в контексте армяно-азербайджанского урегулирования**, что оказывало непосредственное влияние на динамику армяно-турецкого диалога и перспективы открытия транспортных маршрутов. Новый этап переговоров между РА и ТР начался после 44-дневной войны. В декабре 2021 г. официальный Ереван и Анкара объявили о назначении специальных представителей по нормализации отношений, переговорный процесс между которыми продолжался в 2022–2023 гг. Стороны обсуждали преимущественно технические вопросы, однако политическая ситуация ухудшилась вследствие обострения армяно-азербайджанского противостояния и событий, связанных с захватом Арцаха. После этих событий в 2024–2025 гг. армяно-турецкий процесс в значительной степени был сосредоточен на обсуждении практических и технических аспектов восстановления транспортных коммуникаций, при этом политические вопросы были выведены за рамки переговорной повестки.

Переговоры с официальной Анкарой с армянской стороны ведутся для открытия границ без их привязки к переговорному процессу с АзР, который из-за множества конфликтных составляющих может затянуться на длительный период. Акцент делается на открытии хотя бы одного КПП на границе. Для этого в ускоренном порядке был отремонтирован КПП «Маргара» на армянской части границы, и уже **в декабре 2023 г.** было объявлено о готовности задействовать его [20]. **28 июля 2026 г.** мэр турецкого города Акьяка (население – около 2 тыс. человек по состоянию на 2022 г.) Эргюдер Топташ (член правящей партии ПСР) заявил о начале подготовки пограничной и железнодорожной инфраструктуры к возможному открытию армяно-турецкой границы. По его словам, в настоящее время ведутся работы по восстановлению железнодорожного участка Акьяка–Гюмри (протяженность – 20 км), завершение которых ожидается в течение двух-трех месяцев [21]. Одновременно мэр отметил, что полноценное открытие армяно-турецкой границы напрямую зависит от завершения процесса нормализации армяно-азербайджанских отношений. Таким образом, несмотря на переход к практической подготовке транспортной инфраструктуры, ее ввод в эксплуатацию по-прежнему обусловлен достижением политических договоренностей между Арменией и Азербайджаном. Исходя из заявленных сроков, основные работы по подготовке железнодорожной инфраструктуры должны были быть завершены к началу октября 2026 г., однако их практическая реализация зависит не столько от технической готовности объектов, сколько от дальнейшего развития армяно-азербайджанского переговорного процесса.

Армянская сторона, в свою очередь, неоднократно заявляла о необходимости восстановления железнодорожного сообщения с Турцией. На первоначальном этапе рассматривалась возможность проведения соответствующих работ при участии российской стороны, в связи с чем армянские власти обращались к Российской Федерации с предложением о восстановлении железнодорожного участка, соединяющего Армению и Турцию [22]. После публичных заявлений для российской стороны обсуждалась возможность передачи концессии на управление ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» 3-ей стороне [23]. Поскольку достичь договоренностей с

российской стороной не удалось, Армения заявила о намерении самостоятельно приступить к восстановлению железнодорожных участков Гюмри–Ахурик–Акьяка на армяно-турецкой границе, а также Ерасхского железнодорожного узла [24], что, по оценкам российской стороны, составит около \$40 млн [25].

На фоне обострения отношений между Ереваном и Москвой турецкая сторона в конце мая 2026 г. сделала заявление о возможности использования железной дороги Ахалкалаки–Карс [26], которая фактически может быть использована для экспорта продукции на европейские рынки. Конфликт назревал длительное время из-за принятого парламентом Армении закона «О начале процесса вступления Республики Армения в Европейский союз» и организованного в Ереване саммита Европейского политического сообщества, в котором приняли участие многочисленные главы европейских стран, в том числе президент Украины. В ходе этих встреч европейская сторона объявила о поддержке Армении, что было закреплено в документе, подписанном в Брюсселе главой МИД РА Араратом Мирзояном и главой дипломатии ЕС Кайей Каллас 2 декабря 2025 г. [27].

РФ является основным рынком сбыта армянской продукции, в особенности сельскохозяйственной. Так, в 2025 г. из РА в РФ была экспортирована продукция на сумму около \$3 млрд, что составляет 35,3% от общего экспорта [28]. При этом на российский рынок приходилось 93% экспорта фруктов, 98% овощей и 97% рыбы. Основная часть армянского экспорта попадает в РФ через Грузию автомобильным транспортом. Для ЕС важное значение имеет создание альтернативных коммуникаций, которые будут обходить территорию РФ. Стратегическое значение данных маршрутов определяется тем, что коммуникации, которые могут пройти через Армению, являются более короткими, чем уже действующие в регионе, и, что особенно важно, они будут находиться далеко от границы с РФ. Подобный подход обусловлен опытом российско-грузинской войны 2008 г., в ходе которой коммуникации, проходящие через территорию Грузии, были выведены из строя, повреждены или временно прекратили функционирование. В ходе боевых действий было нарушено главное железнодорожное сообщение по маршруту Потти–Тбилиси–Армения–Азербайджан, через которое проходило около 80% грузовых железнодорожных перевозок Грузии. Работа крупнейшего грузового порта страны была существенно нарушена, а нефтепровод Баку–Супса и газопровод Южного Кавказа были временно остановлены в связи с мерами безопасности.

Несмотря на наличие соответствующих политических заявлений, железнодорожная линия Ахалкалаки–Карс до настоящего времени не используется, что может быть обусловлено двумя основными причинами. **Первая причина** связана с сохранившимися до недавнего времени ограничениями в сфере таможенного оформления армянской продукции в Турции. В частности, товары, произведенные в Республике Армения, фактически не могли полноценно оформляться турецкими таможенными органами, поскольку в системе таможенного декларирования отсутствовал официальный код страны происхождения «Республика Армения». Информация о том, что Министерство торговли Турции разрешило использовать официальный код Армении («077») в таможенных декларациях, тем самым упростив оформление торговли через третьи страны в рамках процесса нормализации армяно-турецких отношений, появилась 17 июля 2026 г. в турецком издании *Sabah* [29]. Данное издание является одной из наиболее известных

ежедневных газет Турции и традиционно рассматривается как проправительственное средство массовой информации, поддерживающее политику президента Реджепа Тайипа Эрдогана и правящей «Партии справедливости и развития». Вместе с тем на момент подготовки настоящего исследования (август 2026 г.) официальные подтверждения данной информации со стороны министерства торговли Турции, а также сведения о ее практической реализации отсутствовали. Кроме того, остается открытым вопрос, станет ли данная мера долгосрочным элементом торговой политики Турции или будет носить преимущественно технический и символический характер. В условиях отсутствия существенного прогресса в вопросах открытия государственной границы и установления дипломатических отношений нельзя исключать, что данный шаг был направлен на демонстрацию ЕС и США готовности Анкары поддерживать процесс нормализации без перехода к более чувствительным политическим решениям.

Это подводит нас ко **второй причине**, обусловленной более широким внешнеполитическим контекстом и характером взаимоотношений Турции с указанными субъектами. Несмотря на сохраняющиеся разногласия между Брюсселем и Вашингтоном, а также активизацию европейских дискуссий о формировании более самостоятельной системы безопасности, обе стороны продолжают рассматривать Турцию как одного из ключевых военно-политических акторов Черноморского региона, Южного Кавказа и Ближнего Востока. Ее географическое положение, военный потенциал и влияние на региональные процессы объективно делают Анкару важным партнером при реализации западной политики на данных направлениях. В этой связи Южный Кавказ приобретает для Европейского союза особое стратегическое значение, а Республика Армения рассматривается как один из элементов формирующейся региональной транспортной архитектуры. Одновременно ЕС существенно расширил свое политическое и экономическое присутствие в Армении, оказывая поддержку инфраструктурным проектам, процессу разблокирования транспортных коммуникаций, реформам государственного управления и диверсификации внешнеэкономических связей страны. Подобная политика объективно может способствовать снижению транспортной и экономической зависимости Армении от Российской Федерации и создавать предпосылки для ее более тесной интеграции в европейское экономическое пространство. Для Анкары демонстрация готовности к развитию региональной транспортной связанности способствует укреплению ее роли как одного из ключевых участников «Срединного коридора», а также усиливает переговорные позиции в диалоге с Брюсселем по вопросам торговли, логистики и региональной безопасности.

Не менее важным фактором является вопрос взаимоотношений с США. Несмотря на сохраняющиеся разногласия, вызванные приобретением российских зенитных ракетных комплексов *C-400* и исключением Турции из программы создания истребителя *F-35*, в последние годы Анкара предпринимает усилия по восстановлению стратегического диалога с Вашингтоном. Существенную роль в этом процессе играет развитие контактов между президентом Турции Реджепом Тайипом Эрдоганом и президентом США Дональдом Трампом. В вопросах Южного Кавказа Соединенные Штаты значительно усилили свое внимание к региону, рассматривая его как важный элемент формирования альтернативных транспортных и энергетических маршрутов между Европой и Азией, а также маршрутов

поставок редкоземельных элементов, металлов и путей их транспортировки. В этой связи особое значение приобрел проект TRIPP, направленный на развитие региональной транспортной интеграции и разблокирование коммуникаций. В условиях активного участия США в продвижении данной инициативы заинтересованность Турции в демонстрации готовности к нормализации отношений с Арменией может рассматриваться как фактор, способствующий укреплению ее политических позиций в отношениях с Вашингтоном. При этом речь идет не столько об изменении фундаментальных принципов турецкой политики в отношении Армении, сколько об **использовании процесса нормализации в качестве одного из инструментов реализации более широкой стратегии Анкары**, ориентированной на укрепление взаимодействия с западными партнерами при сохранении возможностей для прагматичного сотрудничества с Россией.

Данные действия Анкары также соответствуют логике *«Турецкой транспортной политики»* [30], которая нацелена на переориентирование путей из Азии в Европу через территорию Турции. Создание возможностей для развития транспортных связей с Арменией может использоваться Турцией как средство демонстрации международному сообществу собственной конструктивной позиции и готовности участвовать в процессах региональной интеграции. При этом Турция стремится обеспечить не столько транспортное сообщение с Нахиджеваном через территорию Армении (поскольку там строится железнодорожная линия Карс–Игдыр–Аралык–Дилуджу–Нахиджеван), сколько создание устойчивой транспортной архитектуры, позволяющей интегрировать Кавказ в единую систему транспортных коридоров, связывающих Турцию с Каспийским регионом и Центральной Азией.

Учитывая вышеперечисленные процессы нормализации отношений, обсуждение открытия региональных коммуникаций и заявления заинтересованных сторон в поддержку данного процесса, для оценки экономических и транспортных последствий открытия коммуникаций в первую очередь **необходимо исходить из сценария их комплексного разблокирования**. В рамках настоящего исследования рассматривается именно вариант открытия всех основных транспортных коммуникаций региона, а не частичного восстановления отдельных маршрутов – условие, выдвигаемое Баку. Такой подход обусловлен взаимозависимостью транспортной инфраструктуры Южного Кавказа, поскольку открытие одного направления без одновременного восстановления других коммуникаций не позволяет в полной мере реализовать преимущества сокращения маршрутов, формирования конкурентной среды и диверсификации транспортных потоков. При условии открытия всех основных транспортных линий возникает возможность формирования более короткого маршрута между Центральной Азией и Европой через территорию РА. Особое значение в этом контексте имеет фактор времени. Открытие дополнительных коммуникаций в период продолжающейся нестабильности вокруг Украины и сохраняющейся неопределенности в отношениях между РФ и ЕС создает возможность перераспределения части транспортных потоков с северного направления на южное.

Одним из потенциальных вариантов может стать восстановление железнодорожной линии Газах–Иджеван–Гюмри–Карс (для чего необходимо строительство железнодорожного участка Фиолетово–Ванадзор протяженностью

около 20 км), которая способна обеспечить более короткое соединение по сравнению с действующим маршрутом Баку–Тбилиси–Карс (БТК). Расстояние между Газахом и Карсом через территорию Грузии составляет около **360 км**, тогда как после строительства нового участка между Фиолетово и Ванадзором протяженность маршрута через Армению может составить приблизительно **200 км**. Данный маршрут, в отличие от южного направления, связанного с реализацией TRIPP, проходит преимущественно по равнинной местности и также имеет инфраструктурное наследие советского периода, что потенциально может упростить и удешевить его восстановление. Однако для обеспечения конкурентоспособности данного направления потребуется не только восстановление отдельных участков, но и комплексная модернизация железнодорожной инфраструктуры Армении. Это особенно важно с учетом того, что действующая линия БТК обладает более высокими эксплуатационными показателями и позволяет осуществлять перевозки с большей скоростью. При одновременном восстановлении северного направления и реализации TRIPP в относительно короткий период может сформироваться несколько альтернативных маршрутов через территорию Армении, а **появление дополнительных железнодорожных маршрутов способно сформировать конкурентную среду между существующими и новыми направлениями**, что потенциально может привести к снижению тарифов и повышению привлекательности Южного Кавказа для международных грузоперевозок.

Возможное открытие новых путей и, тем самым, изменение транспортной конфигурации региона **будет иметь неодинаковые последствия для его государств**. Азербайджан потенциально получит значительные преимущества благодаря тому, что существующий маршрут БТК, южное направление через Нахиджеван и возможный маршрут через Иджеван будут связаны с его территорией. Турция, в свою очередь, может усилить свое значение как конечного транзитного узла, поскольку указанные направления будут соединяться с ее транспортной системой в Карсе. Армения в случае комплексного открытия коммуникаций получит возможность сформировать транспортные связи одновременно с Россией, Ираном, Турцией и Азербайджаном. Для Грузии это, напротив, означает усиление конкуренции: страна, которая в настоящее время играет ключевую роль транзитного узла между Южным Кавказом, Черным морем и Турцией, может столкнуться с перераспределением части грузопотоков в пользу альтернативных маршрутов через Армению. Это особенно существенно с учетом значительных инвестиций, осуществленных Грузией в развитие транспортной инфраструктуры. Комплексное открытие транспортных коммуникаций способно привести к нескольким взаимосвязанным экономическим результатам:

- сокращение логистических расходов,
- увеличение объемов региональной и международной торговли, предоставление дополнительных рынков сбыта и расширение возможностей импорта,
- усиление роли Южного Кавказа как транзитного узла благодаря доступным альтернативным маршрутам,
- улучшение инвестиционного климата,

- создание новых рабочих мест и развитие населенных пунктов вдоль основных транспортных маршрутов.

На основе существующих торгово-экономических показателей и оценок потенциальных грузопотоков по направлениям Карс–Гюмри–Нахиджеван–Мегри–Баку, представленных в экспертных исследованиях *Каспийского института стратегических исследований*, *International Alert* и *ЮКЖД*, можно прогнозировать существенное увеличение перевозок после открытия региональных коммуникаций. Грузооборот между Арменией и Ираном может вырасти **до 1 млн тонн при товарообороте свыше \$1 млрд**. Также ожидается частичный перевод ирано-грузинских транзитных грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт [31]. В случае открытия границы с Турцией объем перевозок с Арменией через Гюмри может составить **от 1 до 2 млн тонн ежегодно** [32]. На азербайджанском направлении на начальном этапе прогнозируется поступление **около 0,5 млн тонн грузов** в Армению. Это включает поставки горюче-смазочных материалов, а также перевод части российских грузов с грузинских автодорог на железнодорожный транспорт – процесс, который уже осуществляется с ноября 2025 г. Дополнительно транзит между основной территорией Азербайджана и Нахиджеваном обеспечит еще **около 1 млн тонн** грузов в год [33]. Особое значение имеет запуск маршрута Карс–Гюмри–Нахиджеван–Мегри–Баку, где совокупный грузооборот Армении может **достичь 2,44 млн тонн**. Ожидаемая выручка от транзита распределится между странами неравномерно: Турция потенциально получит **около \$59,8 млн**, Азербайджан – **\$43,1 млн**, а Армения – **\$14,1 млн** [см. 31]. Тем не менее для Армении главный экономический эффект будет заключаться не в прямых транзитных доходах, а в существенном снижении транспортных издержек, диверсификации направлений торговли и расширении доступа к внешним рынкам.

С экономической точки зрения наибольшие непосредственные выгоды от открытия региональных коммуникаций в краткосрочной перспективе получает именно Армения, поскольку на протяжении десятилетий закрытые границы ограничивали ее возможности для внешней торговли и увеличивали транспортные издержки. Согласно оценкам, **опубликованным в 2000 г.**, открытие границы с Турцией могло позволить сократить транспортные расходы по неэнергетическому импорту **на \$6-8 млн** в год, а также **обеспечить экономию порядка \$45 млн** за счет диверсификации поставок природного газа и нефтепродуктов [34]. За прошедшие десятилетия масштабы внешней торговли Армении существенно изменились: товарооборот Республики Армения увеличился с **\$1,18 млрд до \$21,4 млрд** [35]. Следовательно, потенциальный экономический эффект от снижения транспортных издержек в современных условиях также может быть существенно выше оценок, сделанных более двух десятилетий назад, несмотря на структурные изменения в экономике и внешней торговле.

Следует также учитывать, что до сих пор неизвестны возможные проявления таможенной политики Турции и Азербайджана в случае открытия границы, что может значительно снизить ожидаемые выгоды от экспорта из Армении.

В отличие от Армении, Турция и Азербайджан уже располагают действующей транспортной инфраструктурой, сформированной в значительной степени в обход

армянской территории. Продолжают функционировать железнодорожная линия Баку–Тбилиси–Карс, автомобильные маршруты через Грузию, а также альтернативное сообщение между основной территорией Азербайджана и Нахиджеваном через Иран. Развитие последнего направления сопровождается упрощением транзитных процедур и модернизацией соответствующей инфраструктуры. Это снижает экономическую заинтересованность Азербайджана и Турции в немедленном открытии маршрутов через Армению. **В связи с этим представляется, что в краткосрочной и среднесрочной перспективе экономические выгоды открытия коммуникаций для Турции и Азербайджана будут носить относительно ограниченный характер по сравнению с потенциальным эффектом для Армении.** Вместе с тем значение данных проектов определяется преимущественно долгосрочными геоэкономическими и геополитическими расчетами. Азербайджан заинтересован в укреплении своих позиций в качестве одного из ключевых поставщиков энергоресурсов в Европу, а также в развитии новых экспортных и транспортных маршрутов. Турция, в свою очередь, стремится к формированию разветвленной сети транспортных коридоров, соединяющих Европу с Кавказом, Каспийским регионом и Центральной Азией, что соответствует ее более широкой стратегии укрепления роли регионального транспортно-логистического узла. При этом существующая транспортная инфраструктура региона пока не используется в полной мере. Недостаточная загрузка отдельных действующих маршрутов (БТК и БТД) показывает, что реализация новых коммуникационных проектов обусловлена не текущей потребностью в увеличении пропускной способности, а долгосрочными стратегическими расчетами государств. Исходя из изложенного, можно сделать вывод, что вопросы разблокирования транспортных коммуникаций используются Азербайджаном и Турцией не только как экономический, но и, в большей степени, как политический инструмент переговорного процесса. Предоставление Армении доступа к отдельным транспортным маршрутам сопровождается ожиданием встречных уступок со стороны Еревана, прежде всего в вопросе обеспечения транспортного сообщения между основной территорией Азербайджана и Нахиджеванской Автономной Республикой. Тем самым **транспортные коммуникации становятся одним из ключевых элементов формирования новой региональной архитектуры и механизмом реализации внешнеполитических и геоэкономических интересов государств региона.**

Для Армении открытие региональных коммуникаций следует рассматривать прежде всего как возможность диверсификации транспортных и внешнеторговых связей. Вместе с тем данные преимущества не являются безусловными. **Расширение транспортной связанности одновременно способно увеличить зависимость Армении от инфраструктуры и политических решений Турции и Азербайджана, а также повлиять на положение Грузии как существующего регионального транзитного узла, изменив конфигурацию транспортных потоков в регионе.**

Следовательно, экономический эффект от открытия коммуникаций будет определяться не только самим фактом их открытия, но и условиями их функционирования, степенью диверсификации маршрутов и способностью Армении использовать новые транспортные связи без формирования критической зависимости от отдельных внешних партнеров. В этом контексте открытие границ и восстановление

коммуникаций следует рассматривать не как самоцель, а как инструмент укрепления экономической устойчивости и транспортной безопасности Республики Армения.

Глава 3. Влияние открытия границ на развитие и национальную безопасность Армении

Открытие границ в первую очередь должно рассматриваться с точки зрения национальной безопасности РА, поскольку данный процесс непосредственно связан с военно-политической обстановкой в регионе и актуализирует множество вопросов, касающихся способности армянского государства **обеспечить экономическую конкурентоспособность, сохранить социальную стабильность и гарантировать военно-политическую безопасность** в условиях асимметричных отношений с более крупными и экономически развитыми соседями.

Экономическое измерение

Одним из основных рисков является асимметрия экономического потенциала Армении, Турции и Азербайджана. Экономики Турции и Азербайджана значительно превосходят экономику Армении по масштабу и ресурсному потенциалу. В условиях открытого рынка такая асимметрия может привести к тому, что положительный эффект от увеличения товарооборота будет распределяться между сторонами неравномерно. Как отмечалось в ходе экспертной дискуссии на тему «*Экономическое значение армяно-турецкой границы*» [36], фундаментальной проблемой является колоссальный дисбаланс в торговых отношениях. Даже в условиях закрытой границы товарооборот между Арменией и Турцией осуществлялся через третьи страны и **составлял \$200–350 млн в год**. При этом подавляющая часть данного объема приходилась на турецкие товары, а торговый дисбаланс в разные годы достигал стократного превышения. Необходимо учитывать, что косвенная торговля объективно увеличивала конечную стоимость товаров за счет логистических издержек. Открытие границ сделает турецкую продукцию еще более конкурентоспособной, чему дополнительно будут способствовать обесценивание турецкой лиры и агрессивная экспортная политика Анкары.

Существует высокий риск того, что турецкая продукция вытеснит армянскую с внутреннего рынка, что может негативно отразиться на базовых отраслях экономики. В зоне особой уязвимости находятся сельское хозяйство, в котором занято почти **20%** трудоустроенного населения Армении и которое обеспечивает **11%** экспорта, а также текстильная отрасль и легкая промышленность, формирующие около **6%** экспортного потенциала. Сторонники либерализации рынка утверждают, что в этом случае будут устранены торговые барьеры и балластные издержки, а конкуренция будет способствовать более эффективному распределению ресурсов. В соответствии с данной теорией страны специализируются на тех направлениях, где у них есть сравнительные преимущества [36]. Однако эта классическая теория плохо применима к ограниченному армянскому рынку, функционирующему в специфической социальной среде, где **21,7%** (2024 г.) населения живет за чертой бедности, а уровень безработицы составляет **12,8%** (2025 г.) [37].

Аналогичные, а в некоторых аспектах и более сложные процессы наблюдаются на азербайджанском направлении. Несмотря на формирование двусторонних комиссий и изучение экспортного потенциала армянских товаров, текущий торговый дисбаланс является экстремальным [38] (**разрыв достигает 17.700 раз**), что обусловлено ранним началом поставок одной из сторон – азербайджанских энергоносителей (в первую очередь нефти). Ожидать кардинального изменения структуры торговли в краткосрочной перспективе не приходится. Более того, Азербайджан обладает развитым аграрным сектором, который также может составить конкуренцию армянским производителям. В условиях одновременного открытия рынков с двух сторон, армянское сельское хозяйство и пищевая промышленность могут не выдержать двойного конкурентного давления, что приведет к потере внутренних рынков сбыта. Увеличение доли Анкары и Баку в экономике Армении предоставит им серьезные рычаги политического влияния на Ереван, включая возможность давления в вопросах признания Геноцида армян, территориальных претензий (**вопросы анклавов, переселения азербайджанцев в Армению, изменения армянских наименований на азербайджанские и т. д.**) и военно-политической ориентации. При этом сам по себе рост товарооборота не может рассматриваться как достаточный показатель положительного экономического эффекта. Необходимо учитывать структуру торговли и соотношение экспорта и импорта. Если увеличение торговли будет происходить преимущественно за счет роста импорта, это может привести к усилению торгового дефицита и увеличению зависимости отдельных сегментов внутреннего рынка от азербайджанских и турецких поставщиков. Открытие границ должно сопровождаться постепенной либерализацией торговли, развитием национального производства, повышением качества армянской продукции, поддержкой экспортно ориентированных предприятий и, при необходимости, использованием временных механизмов защиты отдельных чувствительных отраслей. Такой подход позволит минимизировать негативные последствия резкого изменения конкурентной среды.

В условиях сохраняющихся противоречий между государствами региона потенциальная возможность ограничения транзита может использоваться как инструмент политического давления. Транспортная взаимозависимость при этом может иметь и обратный эффект. Чем больше экономических интересов государств будет связано с функционированием региональных коммуникаций, тем выше потенциальные издержки их блокирования для всех участников. В этом смысле открытие границ может не только создавать новые риски для Армении, но и формировать дополнительные стимулы для сохранения стабильности и непрерывности транспортных связей.

Социально-политическое измерение

Открытие границ способно оказать влияние не только на экономические показатели, но и на социальную структуру РА. С одной стороны, увеличение торговли, транзита, а также приток инвестиций могут привести к созданию новых рабочих мест в сфере транспорта, логистики, торговли, туризма и обслуживания инфраструктуры. С другой стороны, усиление конкуренции со стороны турецких и азербайджанских производителей может привести к сокращению занятости в отдельных отраслях армянской экономики. Поэтому

экономический эффект открытия границ должен оцениваться с учетом распределения выгод и издержек между различными группами населения. Если положительные результаты будут концентрироваться преимущественно в транспортном, торговом и логистическом секторах, тогда как отдельные производственные отрасли будут сокращаться, это может привести к росту социального неравенства и усилению региональных диспропорций. Проблемы социального обеспечения граждан, потерявших работу в секторах, затронутых открытием границы и либерализацией торговли, могут представлять серьезные вызовы для системы государственного управления и государственного бюджета страны.

Другим аспектом, который обсуждается в армянских экспертных кругах [39], является возможное изменение демографической структуры населения в результате миграции из ТР, в том числе курдского и, возможно, арабского населения, а также граждан АзР, особенно в приграничные регионы РА. Такое развитие событий может быть обусловлено как объективными факторами, в частности относительно низким уровнем социально-экономического развития некоторых восточных регионов ТР, так и рассматриваться как результат целенаправленной политики, особенно с учетом существующего в азербайджанском дискурсе так называемого понятия «*Западный Азербайджан*». В любом случае подобное изменение демографической структуры может вызвать общественное напряжение, межэтнические конфликты и создать дополнительные рычаги политического и социального давления на Ереван. Особенно чувствительным данный вопрос может стать для приграничных районов, где изменение численности и структуры населения потенциально способно оказывать влияние не только на социальную стабильность, но и на вопросы национальной безопасности.

Военные риски

Экономическая интеграция не устраняет автоматически существующие военно-политические противоречия. В условиях, когда Азербайджан сохраняет значительный военный потенциал, а Турция является его ключевым военно-стратегическим партнером, открытие границ должно сопровождаться эффективными механизмами обеспечения территориальной целостности и безопасности Армении.

Несмотря на то, что после установления Азербайджаном контроля над территорией непризнанной Республики Арцах и на фоне продолжающихся переговоров по мирному соглашению, в рамках которых обе стороны декларируют готовность к миру, вероятность возобновления вооруженного противостояния снизилась, Армения и Азербайджан продолжают активно перевооружаться. При этом дисбаланс в военной сфере сохраняется в пользу Азербайджана. Даже после 8 августа 2025 г., когда в Вашингтоне была подписана совместная декларация, военный бюджет Азербайджана на 2026 г. достиг рекордного уровня как в абсолютном выражении, так и по доле государственных расходов [40], тогда как военный бюджет Армении сократился на 16%. Военная активность наблюдается как со стороны Азербайджана, который продолжает активно закупать новые образцы вооружения и развивать военную инфраструктуру на территориях бывшей непризнанной Республики Арцах, так и со стороны Турции. Последняя проводит совместные военные учения с

азербайджанскими вооруженными силами в районах⁴, расположенных вблизи границ Армении, а также осуществляет мониторинг армяно-турецкой границы с использованием беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) [41].

Открытие границ также может создать дополнительные возможности для разведывательной деятельности на территории Армении. Расширение передвижения граждан, транспортных средств и грузов потенциально позволит получать дополнительную информацию как о ключевых стратегических объектах и военной инфраструктуре, так и о состоянии дорог, транспортных узлов и особенностях местности, что в дальнейшем может использоваться для планирования различных военных операций. При этом аналогичные возможности могут возникнуть и у армянской стороны. Однако их потенциальное использование следует рассматривать с учетом различий в военно-стратегических подходах сторон: в отличие от Азербайджана, Армения не заявляет о подготовке к наступательной войне, вследствие чего потенциальные разведывательные преимущества не следует автоматически рассматривать как симметричные по своему военно-стратегическому значению.

Также открытие железнодорожных и автомобильных коммуникаций означает не только расширение движения коммерческих грузов. В случае ухудшения военно-политической ситуации те же транспортные коммуникации потенциально могут использоваться для переброски личного состава, военной техники, топлива и других военных грузов. Опыт первой Карабахской войны показал уязвимость транспортной инфраструктуры в условиях вооруженного конфликта: железнодорожное сообщение между Арменией и Азербайджаном было прекращено, а отдельные участки инфраструктуры впоследствии были разрушены или демонтированы.

В новых военно-технологических условиях открытие границ несет дополнительные риски. Опыт российско-украинского конфликта, в частности проведенная в июне 2025 г. **операция «Паутина»**, продемонстрировал возможность использования гражданской транспортной инфраструктуры и грузовых перевозок для скрытого перемещения ударных беспилотных систем непосредственно в район стратегических объектов. Поэтому при открытии коммуникаций для Армении особое значение будет иметь всеобъемлющий контроль за перемещением транспортных средств, грузов и лиц через территорию страны, включая механизмы досмотра, отслеживания и оценки потенциальных рисков, связанных с использованием гражданской инфраструктуры в военно-диверсионных целях.

Таким образом, открытие границ и разблокирование транспортных коммуникаций имеют для Армении двойственный характер. С одной стороны, они способны снизить экономическую и транспортную изоляцию страны, диверсифицировать внешние связи и расширить возможности для торговли и взаимодействия с внешними рынками. С другой стороны, открытие коммуникаций создает новые экономические, политические и военно-стратегические риски, связанные прежде всего с асимметрией потенциалов Армении,

⁴ С 2022 г. совместные турецко-азербайджанские учения в Карсе носят имя «Гейдар Алиев». Они проходили в мае 2022, в мае 2023, весной 2024 и в апреле-мае 2026 г. Параллельно с ними в Карсе в начале каждого года (зимой) проводятся другие регулярные маневры – «Зимние учения» (*Kış Tatbikatı*), например, «Зима-2023» или «Зима-2026».

Турции и Азербайджана и возможностью использования новых связей в качестве инструмента давления. Поэтому ключевое значение для национальной безопасности имеет не само по себе открытие границ, а условия их функционирования и способность Армении сохранить контроль над транспортными коммуникациями, диверсифицировать направления внешних связей и минимизировать возникающие зависимости.

Заключение

Учитывая проводимую Турцией и Азербайджаном политику, можно предположить, что основная ставка этих государств будет сделана на максимизацию собственных выгод и недопущение формирования условий, при которых Армения получит непропорционально высокие преимущества от открытия границ. Реализация отдельных проектов, способных обеспечить Армении существенные экономические или политические выгоды, потенциально может сопровождаться созданием дополнительных условий и ограничений, снижающих их эффективность. Одновременно возможно увеличение экономического и политического присутствия Турции и Азербайджана в Армении с целью формирования дополнительных рычагов влияния.

В краткосрочной перспективе подобная политика может сочетаться с демонстрацией дружественных намерений и предоставлением определенных экономических преимуществ. В частности, возможно продвижение транспортных маршрутов и товаров как более выгодных для Армении, использование отдельных экономических стимулов и субсидий, а также осуществление политических жестов, направленных на формирование положительного восприятия процесса нормализации. Однако подобные меры необходимо оценивать не только с точки зрения их непосредственного экономического эффекта, но и с позиции возможных долгосрочных зависимостей.

Учитывая необходимость формирования долгосрочной и самостоятельной политики, Армении следует избегать сценария, при котором открытие границ приводит к возникновению критической зависимости от Турции или Азербайджана. В связи с этим экономическая либерализация без предварительного формирования соответствующей правовой и институциональной базы может создавать дополнительные риски. Особое значение должны иметь эффективное таможенное регулирование, контроль за перемещением людей и грузов, регулирование деятельности иностранных компаний и инвесторов, а также механизмы предотвращения чрезмерной концентрации иностранного капитала в стратегически важных секторах экономики и инфраструктуре.

Отдельного регулирования требует вопрос приобретения недвижимости и корпоративных активов гражданами и компаниями государств, с которыми Армения имеет сложные военно-политические отношения. Речь в данном случае должна идти не о полном запрете экономического присутствия, а о создании **специальных механизмов контроля за приобретением стратегически важных объектов, земельных участков, инфраструктуры и долей в компаниях**, особенно в приграничных и иных районах, имеющих стратегическое значение.

Подобные ограничения потенциально могут вызвать ответную реакцию со стороны Турции и Азербайджана, включая использование экономических, дипломатических и

международно-правовых механизмов давления. Однако при условии соответствия таких мер законодательству Республики Армения и международным обязательствам государства они могут рассматриваться как инструменты защиты национальной безопасности и экономического суверенитета.

Наиболее существенные из возможных рисков затрагивают политическую и экономическую самостоятельность государства, социальную стабильность, транспортную устойчивость и военно-политическую безопасность.

1. Риски для суверенитета

Азербайджан и Турция проводят во многом согласованную политику в отношении Армении, что создает риск формирования переговорных условий, преимущественно отвечающих интересам Баку и Анкары. Особое значение имеет вопрос функционирования коммуникаций через юг Армении, на котором настаивает Азербайджан, а также возможное включение в переговорный процесс вопросов, связанных с анклавами. Передача контроля или предоставление особых условий функционирования отдельных маршрутов может создать дополнительные риски для суверенитета Армении. В долгосрочной перспективе существует вероятность того, что Армения окажется зависимой от транспортной инфраструктуры, ориентированной преимущественно на интересы Турции и Азербайджана, при этом сохраняя обязательства по обеспечению и обслуживанию коммуникаций, проходящих по собственной территории.

2. Экономические риски

Открытие границ и либерализация торговли могут привести к значительному увеличению присутствия турецкого и азербайджанского бизнеса на армянском рынке. Это может выражаться не только в росте импорта и усилении конкуренции для местных производителей, но и в приобретении недвижимости, долей в компаниях и других экономических активов. В результате экономическое присутствие внешних игроков может постепенно трансформироваться в дополнительный инструмент политического и экономического влияния на Армению.

3. Социальные риски

Рост конкуренции со стороны более крупных и экономически развитых экономик соседних государств может привести к сокращению рабочих мест в отдельных секторах армянской экономики и усилению эмиграционных процессов. Одновременно возникновение дефицита рабочей силы может стимулировать приток работников из Турции и Азербайджана. В долгосрочной перспективе увеличение экономического и демографического присутствия граждан соседних государств может создать дополнительные социальные и политические риски, а также потенциальные инструменты давления на Армению.

4. Транспортные риски

Появление новых транспортных маршрутов может привести к постепенному перераспределению грузопотоков с уже действующих направлений через Грузию и Иран на новые маршруты через Турцию и Азербайджан. В таком случае

диверсификация коммуникаций может парадоксальным образом привести к формированию новой зависимости от отдельных внешних маршрутов. Аналогичный риск существует и в энергетической сфере, учитывая периодически обсуждаемую возможность расширения поставок природного газа и развития электроэнергетических связей с Азербайджаном и Турцией.

5. Военные риски

Открытие границ и расширение транспортных коммуникаций создает дополнительные возможности для разведывательной деятельности. Свободное перемещение граждан, транспортных средств и грузов может облегчить сбор информации о расположении военных, военно-промышленных и стратегических объектов, состоянии дорожной сети, транспортной инфраструктуры, а также возможных направлениях перемещения техники.

К основным возможностям для Армении относятся:

1. Политическая нормализация

Нормализация отношений между Арменией, Турцией и Азербайджаном потенциально способствует снижению уровня напряженности и формированию более устойчивой системы региональной безопасности. Открытие границ и развитие взаимозависимости могут создать дополнительные стимулы для сохранения мира и продолжения дипломатического взаимодействия.

2. Транспортная диверсификация

Открытие всех основных транспортных направлений позволит Армении сформировать более диверсифицированную транспортную систему, в которой различные маршруты смогут частично заменять друг друга.

3. Улучшение инвестиционного климата

Нормализация отношений и открытие границ способны улучшить инвестиционный фон региона и повысить привлекательность Армении для иностранных инвесторов.

4. Экономические возможности

Открытие границ создает дополнительные возможности для экспорта армянской продукции через региональные транспортные маршруты. Снижение транспортных издержек и сокращение времени доставки способны повысить конкурентоспособность армянских товаров, особенно продукции, для которой стоимость и сроки транспортировки являются существенным фактором конечной цены.

5. Социально-экономический эффект

Снижение транспортных расходов способно постепенно отражаться на стоимости импортируемых товаров в Республике Армения. Одновременно развитие торговли, логистики, транспортной инфраструктуры и связанных с ними отраслей может создавать новые рабочие места и стимулировать экономическую активность в приграничных и транзитных районах.

Для максимизации положительного эффекта Армении необходимо обеспечить несколько ключевых условий.

Во-первых, сохранить диверсифицированную транспортную систему и не допустить критической зависимости от одного направления.

Во-вторых, обеспечить поддержку отечественных производителей в наиболее чувствительных отраслях.

В-третьих, развивать экспортный потенциал армянской экономики, чтобы открытие границ приводило не только к увеличению импорта, но и к расширению доступа армянских товаров на внешние рынки.

В-четвертых, необходимо обеспечить устойчивость таможенных и транзитных процедур, включая предсказуемость тарифной политики соседних государств.

В-пятых, транспортная и экономическая интеграция должна сопровождаться соответствующими механизмами обеспечения национальной безопасности.

Критически важным условием позитивного исхода является наличие у Республики Армения четкой государственной стратегии, обеспечивающей баланс между экономической интеграцией и защитой национальных интересов. Открытие границ должно осуществляться в рамках осознанной и контролируемой государством политики. В противном случае экономические связи будут развиваться в ущерб политическому и национальному достоинству. Еревану необходима разработка такой стратегической доктрины, в которой фактор безопасности в связи с открытием границ будет детально просчитан, включая механизмы протекционизма, контроля за иностранными инвестициями и предотвращения формирования критической зависимости.

Использованная литература

1. Московский договор от 16 марта 1921 г.,
<https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/138417-dogovor-mezhdu-rsfsr-i-turtsiey-zaklyuchennyy-v-moskve-16-marta-1921-goda#mode/inspect/page/1/zoom/4> (дата обращения: 04.08.2026)
2. Советско-турецкие соглашения. *Большая советская энциклопедия*. 1972. – Т. 24,
<https://elck.ru/3VK8Sj> (дата обращения: 04.08.2026)
3. Schofield R. N. BOUNDARIES v. With Turkey. *Encyclopædia Iranica, Vol. IV, Fasc. 4., 2000. pp. 417–418*,
<https://www.iranicaonline.org/articles/boundaries-v/> (дата обращения: 04.08.2026)
4. International Boundary Study No. 28 - February 3, 1964, Iran – Turkey Boundary (Country Codes: IR -TU), *The Geographer Office of the Geographer Bureau of Intelligence and Research*.
<https://library.law.fsu.edu/Digital-Collections/LimitsinSeas/pdf/ibs028.pdf> (дата обращения: 04.08.2026)
5. The Formation of the Shared Border Between Nakhchivan and Turkey. *Armenian Council*. 02.12.2024,
<https://council.am/en/entry/5663/the-formation-of-the-shared-bored-between-nakhchivan-and-turkey/> (дата обращения: 04.08.2026)
6. Карсский договор от 13 октября 1921 г.,
<https://www.aniarc.am/2017/10/13/kars-treaty-russian-text/> (дата обращения: 04.08.2026)

7. Ana Vatan. – Kitabhane-i Sûdî, 1927. // Vilayet Haritaları. – Türkiye Cumhuriyeti Dahiliye Vekâleti (позднее İçişleri Bakanlığı), 1930. Доступно на сайте Library of Congress и Kartostat, <https://www.loc.gov/resource/g7431f.ct003172?r=0.152,-0.002,0.942,0.563,0> и <https://www.kartostat.com/1930-tr/> (дата обращения: 06.08.2026)
8. Армянская ССР. Карта составлена и оформлена Научно-Редакционной Картосоставительской частью ГУГК при СНК СССР. Из второго тома Большого Советского Атласа Мира издания 1939 г. Масштаб: в 1 см. : 10 км., https://etomesto.com/map-europe_armenia_bsam/ (дата обращения: 06.08.2026)
9. Топографические военные карты Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА). Состояние местности на 1937–1941 предвоенные гг. Карты масштаба 1:500000., https://etomesto.com/map-europe_armenia_bsam/ (дата обращения: 06.08.2026)
10. Меликсетян С., Региональные коммуникации на Южном Кавказе: история и перспективы (2, 3, 4, 5, 6 части). YEREVAN PRESS CLUB, 26.05.2026, https://www.ypc.am/lineofcontact/2026/05/26-05-2026-rus_analytics_2/ (дата обращения: 07.08.2026)
11. Հայաստանի Հանրապետության վիճակագրական կոմիտեի կայք, <https://armstat.am/am/?nid=12&thid=trn&type=0&submit=%D5%93%D5%B6%D5%BF%D6%80%D5%A5%D5%AC> (дата обращения: 07.08.2026)
12. Официальный сайт ОАО «Российские железные дороги», www.rzd.ru (дата обращения: 08.08.2026)
13. Алиев: при отказе Армении от Зангезурского коридора Баку не откроет границу в ином месте. Агентство «Анадолу», 10.01.2024, <https://www.aa.com.tr/ru/политика/ильхам-алиев-без-зангезурского-коридора-армения-навсегда-останется-тупиком/3105506> (дата обращения: 08.08.2026)
14. Վարչապետ Փաշինյանը Թբիլիսիի միջազգային համաժողովին ներկայացրել է «Խաղաղության խաչմերուկ» նախագիծն ու դրա սկզբունքները: Հայաստանի Հանրապետության վարչապետի աշխատակազմի կայք, 26.10.2023, <https://www.primeminister.am/hy/statements-and-messages/item/2023/10/26/Nikol-Pashinyan-Speech/>
15. Trump presides over Armenia-Azerbaijan peace framework, upstaging Russia. *The Washington Post*, 08.08.2025, <https://www.washingtonpost.com/politics/2025/08/08/azerbaijan-armenia-nagorno-karabakh-trump> (дата обращения: 08.08.2026)
16. Ստորագրվել է Ադրբեջանի Հանրապետության նախագահի, Հայաստանի Հանրապետության վարչապետի և Ամերիկայի Միացյալ Նահանգների նախագահ Դոնալդ Թրամփի համատեղ Հռչակագիրը, Հայաստանի Հանրապետության վարչապետի աշխատակազմի կայք, 09.08.2025, <https://www.primeminister.am/hy/press-release/item/2025/08/09/Nikol-Pashinyan-visit-US-declaration/> (дата обращения: 09.08.2026)
17. Fanyan H., Petrosyan A. Scaling Up Trade Potential in South Caucasus. *Armenian Center for Socio-Economic Studies (ACSES), Friedrich Naumann Foundation for Freedom*, July 2024,

- https://www.acses.am/wp-content/uploads/2024/12/ACSES_FNF_scaling-up-trade-potential.pdf (дата обращения: 09.08.2026)
18. Ilham Aliyev was interviewed by local TV channels. *Official website of the President of the Republic of Azerbaijan*, 05.01.2026,
<https://president.az/en/articles/view/71213> (дата обращения: 10.08.2026)
 19. President, Meeting dedicated to transportation issues was held. *Official website of the President of the Republic of Azerbaijan*, 29.01.2025,
<https://president.az/en/articles/view/68038/print> (дата обращения: 10.08.2026)
 20. Թուրքիայի հետ սահմանի «Մարգարա» անցակետը պատրաստ է շահագործման. ՀՀ ԱԳՆ, *Սպուտնիկ Արմենիա*. 02.12.2023,
<https://arm.sputniknews.ru/20231202/turqiaji-het-sahmani-margara-ancakety-patrast-e-shahagvortsman-hh-ag-69474693.html> (дата обращения: 10.08.2026)
 21. Խղթայի Ծ., Գյումրի-Կարս երկաթուղու գործարկումը՝ գործնական ռելսերի վրա. Թուրքիան սկսել է Արարա-Գյումրի հատվածի վերականգնումը, *Արմենպրես*. 28.07.2026,
<https://armenpress.am/hy/article/1256550> (дата обращения: 12.08.2026)
 22. Խնդրում ենք ՌԴ գործընկերներին որոշում կայացնել. Փաշինյանը՝ երկաթուղու վերականգնման մասին: *Սպուտնիկ Արմենիա*, 15.01.2026,
<https://arm.sputniknews.ru/20260115/khndrum-enq-rd-gvortsynkernerin-vorvosum-kajacnel-pashinjany-erkatughu-verakangnman-masin-97776061.html> (дата обращения: 12.08.2026)
 23. Армения и Россия договорились продолжить обсуждение вопроса о концессионном управлении армянской железной дорогой. *Арменпресс*, 02.04.2026,
<https://armenpress.am/ru/article/1246309> (дата обращения: 12.08.2026)
 24. Армения начала процессы, направленные на восстановление железной дороги на участках Гюмри–Ахурик и Ерасха: Пашиян. *Арменпресс*, 02.07.2026,
<https://armenpress.am/ru/article/1254604> (дата обращения: 12.08.2026)
 25. Во что обойдется выкуп концессии над армянскими ж/д: расчеты Совбеза РФ. *Спутник Армения*, 22.04.2026,
<https://am.sputniknews.ru/20260422/vo-skolko-oboydetsya-vzyat-u-rossii-kontsessiyu-nad-armyanskimi-zhd-raschety-sovbeza-rf-101255173.html> (дата обращения: 12.08.2026)
 26. Спецпредставитель Турции назвал открытие дороги Ахалкалаки-Карс новым шагом в нормализации с Арменией. *Агентство «Анадолу»*, 24.06.2026,
<https://clck.ru/3VEqgy> (дата обращения: 13.08.2026)
 27. European Union and Armenia adopt new Strategic Agenda to deepen partnership. *European Commission*. 02.12.2025,
https://enlargement.ec.europa.eu/news/european-union-and-armenia-adopt-new-strategic-agenda-deepen-partnership-2025-12-02_en (дата обращения: 13.08.2026)
 28. Социально-экономическое положение Республики Армения в январе-декабре 2025 г. / *Армстат*, https://armstat.am/file/article/sv_12_25a_411.pdf (дата обращения: 13.08.2026)
 29. Şimşek B., Gümrüklerde ‘Ermenistan’ kodu. *Sabah*, 17.07.2026,
<https://www.sabah.com.tr/ekonomi/gumruklerde-ermenistan-kodu-7623863> (дата обращения: 13.08.2026)

30. Türkiye's Connectivity and Multilateral Transportation Policy. *Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs*.
https://www.mfa.gov.tr/turkiye_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa (дата обращения: 13.08.2026)
31. Мириманова Н., Восстановление железных дорог на Южном Кавказе, Том 2: оценка потенциального экономического эффекта: Карс–Гюмри–Нахичевань–Мегри–Баку. *International Alert*, июль 2014,
<https://www.international-alert.org/ru/publications/rehabilitation-railways-south-caucasus-vol-2/> (дата обращения: 13.08.2026)
32. Из Армении в Турцию будет перегоняться 1-2 млн тонн груза ежегодно. *ЮКЖД*. 25.09.2009, <https://news.am/ru/news/5144> (дата обращения: 13.08.2026)
33. Караваев А., Железная дорога Баку–Тбилиси–Карс и Зангезурский коридор: интересы России в новых магистральных коммуникациях Южного Кавказа. *Каспийский институт стратегических исследований (КИСИ)*. 02.12.2022,
<https://caspiant.institute/product/karavaev-aleksandr/zheleznaya-doroga-baku-tbilisi-kars-i-zangezurskij-koridor-interesy-rossii-v-novyh-magistralnyh-kommunikacijah-yuzhnogo-kavkaza-38394.shtml> (дата обращения: 13.08.2026)
34. Polyakov E., Changing Trade Patterns after Conflict Resolution in the South Caucasus. *The World Bank Europe and Central Asia Region Poverty Reduction and Economic Management Sector Unit*. April 2001,
<https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/276ec81e-6a59-5765-b54f-3b141f45c0bd/content> (дата обращения: 14.08.2026).
35. Внешнеторговый оборот, млн. долларов США. *Армстат*, 2026,
<https://armstat.am/am/?nid=12&id=10001&submit=%D5%93%D5%B6%D5%BF%D6%80%D5%A5%D5%AC> (дата обращения: 14.08.2026)
36. При открытии границы следует учитывать все риски – состоялась дискуссия на тему «Экономическое значение армяно-турецкой границы». *Арменпресс*, 27.02.2025,
<https://armenpress.am/ru/article/1213113> (дата обращения: 15.08.2026)
37. Бедность и социальная панорама Армении, 2025 и Уровень безработицы. *Армстат*, 2026,
<https://armstat.am/ru/?nid=82&id=2779> (дата обращения: 15.08.2026)
38. База данных внешней торговли, Азербайджан. *Армстат*,
<https://armstat.am/ru/?nid=717&thid%5B%5D=31&submit=%D5%93%D5%B6%D5%BF%D6%80%D5%A5%D5%AC> (дата обращения: 15.08.2026)
39. Թուրքիայի կողմից շրջափակման հնարավոր վերացումը. գրավիչ թվացող օգուտի գինը, *Banks.am* 02.02.2022,
<https://banks.am/am/news/articles/22798> (дата обращения: 15.08.2026)
40. Закон Азербайджанской Республики «О государственном бюджете на 2026 г.». *Официальный сайт Президента АР*. 29.12.2025,
<https://president.az/az/articles/view/71138> (дата обращения: 16.08.2026)
41. Полеты турецкой разведывательной авиации вдоль границ с Республикой Армения. *Канал Поствойна*, 30.06.2026,
https://t.me/Arm_Aeternum7/1858 (дата обращения: 16.08.2026)