

**НОВЫЕ ВЫЗОВЫ И ПРОБЛЕМЫ ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ  
ТУРЦИИ В КОНТЕКСТЕ ЭНЕРГОТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
ЮЖНОГО КАВКАЗА\***

УДК 327, 620.9

**Аванесян Микаэл**

аспирант кафедры политологии Российско-Армянского (Славянского) Университета, г. Ереван,  
[mikavelava@tutanota.com](mailto:mikavelava@tutanota.com)  
Ереван, Армения

**Давтян Ваге**

доктор политических наук, профессор кафедры политологии Российско-Армянского (Славянского)  
Университета,  
[vahedavtyan@yandex.ru](mailto:vahedavtyan@yandex.ru)  
Ереван, Армения

*В статье рассмотрены текущие энергетические и транспортные проекты на Южном Кавказе в контексте геоэкономических вызовов Турции. Предлагается анализ текущих стратегий Турецкой Республики, особенности их практического применения. Исследованы актуальные энергетические и транспортно-коммуникационные проекты на Южном Кавказе и Каспийском море, а также подходы правящей партии «Справедливости и развития» в формировании отношений между странами Южного Кавказа. Рассмотрены вопросы взаимодействия Турция-Южный Кавказ, вызовы региональной энерготранспортной безопасности. Изучены интеграционные процессы, в частности, мегапроекты «Один пояс, один путь», «TRASECA», а также приоритетный для правящей партии проект «Южный газовый коридор». Проанализированы вопросы создания новых коммуникационных путей на географическом пространстве Южного Кавказа, где в стратегической перспективе будут сочетаться энергетические и логистические механизмы с дальнейшей нацеленностью на азиатское пространство. Установлено, что в условиях региональных трансформаций (в частности, после Арцахской войны 2020 г.) положение значимости геоэкономических интересов Турции на Южном Кавказе увеличилось, в результате чего энерготранспортная составляющая приобретает ключевое значение.*

*Ключевые слова:* Южный Кавказ, энерготранспортная безопасность, Турция, нефтегазовые проекты, интеграционные системы.

---

\* Հոդվածը ներկայացվել է 25.01.2023:

Տպագրության է երաշխավորել Վ.Գ.Թ. պրոֆեսորի պ/կ Հ. Սարգսյանը:10.02.2023:

Հոդվածը ընդունվել է տպագրության 28.02.2023:

### **Введение**

*Политические трансформации, происходящие на территории Южного Кавказа, напрямую сказываются на формировании тенденций развития энергетики и транспортно-логистических путей. Несмотря на общую неоднозначность и конфронтацию сил в регионе, появление новых участников региональной политики началось достаточно давно. Если учесть, что влияние западных стран в геоэкономике и, в частности, энергетике на Южном Кавказе началось сразу после распада Советского Союза, то увеличение роли сопредельных стран началось к середине 2000-ых годов, а именно - с активизации Турции и Ирана.*

*Традиционный интерес Турции к региону не только имеет исторический и идеологический подтекст, но и ресурсный и логистический. Южно-кавказский регион имеет различные пути интеграции и развития, а находящаяся в непосредственной географической близости Турция может быть интегрирована в другие важнейшие региональные и международные проекты.*

### **В статье рассматриваются актуальные вопросы геоэкономических интересов**

*Турции на территории Южного Кавказа, проблемы и предполагаемые сценарии развития. Предоставлена общая характеристика интересов Турции в регионе, эволюция ее развития, ключевые детали и соглашения в области транспорта, логистики и энергетики. С этой целью совершен подробный экскурс в реализацию турецкой стратегии в отношении стран региона (Армения, Азербайджан, Грузия), в частности, показана динамика развития, а также текущие проекты с выведением общих тенденций и прерогатив. Также в наши задачи входило рассмотрение вопросов коммуникаций в различных интеграционных планах с участием Южно-Кавказских стран и Турции. Это позволило нам оценить геоэкономические инициативы Турции на Южном Кавказе.*

*Цель исследования – показать общую динамику развития геоэкономической политики Турции в области энергетики и транспортно-логистической безопасности на Южном Кавказе, выявить существующие преграды и перспективы расширения геополитического влияния Турции в регионе. Актуальность работы исходит из ее прикладной значимости, оценки стратегических инициатив и дальнейших разработок в области обеспечения геополитических интересов с охватом не только исследуемого региона, но также Центрально-Азиатского и Ближневосточного регионов.*

### **Материалы и методы**

*В статье изучены официальные документы правящей турецкой партии “Справедливости и Развития”, государственные стратегии и другие официальные документы. Проведен краткий анализ текущих стратегий Турции в области энергетики и логистики, имеющих существенную геоэкономическую составляющую (2009-2022 гг.). В статье также использованы научные материалы и статьи, отчеты независимых экспертных сообществ, актуальные новости, дополняющие содержание научного изыскания. Ключевыми методами данного исследования являются исторический и статистический. Исторический метод нацелен на рассмотрение развития внешней политики Турции в регионе, выявление состоятельности и значимости подходов; статический метод использован с целью определения общего характера экономической составляющей в политическом обозрении. В работе использованы методы компаративистики и наблюдения, в котором краткий анализ текущей обстановки сравнивается со стратегическими целями*

правящей партии “Справедливости и Развития”, что позволяет выявить основные тенденции развития Южно-кавказского вектора в геоэкономических инициативах правительства Турции.

### **Краткий анализ источников**

Статья содержит источники на турецком и английском языках. Фундаментальным источником является научная монография Ахмета Давутоглу “Стратегическая глубина”, в которой автор рассматривает основные подходы “мягкой политики” Турции в новом тысячелетии, прецеденты и возможности геополитического и геоэкономического влияния в мире, в том числе на Южном Кавказе. Важность регионального противопоставления подчеркивает роль Азербайджана не только в рамках тюркоязычных стран, но и в контексте его энерготранспортного потенциала.<sup>1</sup> С целью решения более широкого спектра вопросов введено понятие “Западноазиатская политика” – фактически новая ось коммуникации Южный Кавказ-Центральная Азия.<sup>2</sup> Следующими источниками являются стратегические воззрения МИД Турции, как 2009 г., так и 2020 г., в которых существенно подчеркивается важность энерготранспортной составляющей во внешней политике. Сартори и Коэн подчеркивают важность развития местных инфраструктур в Турции, в частности, Трансанатолийского и Трансадриатического газопроводов, их влияние на политику диверсификации энергетического сектора в Европе.<sup>3</sup> Жильцов и Катлер выводят значимость энерготранспортного потенциала Южного Кавказа в контексте доминанции над Каспийским морем, а также интеграции всех участников в “Срединный коридор” – важную составляющую “Одного пояса, одного пути”.<sup>567</sup>

В контексте транспортной составляющей необходимо подчеркнуть работы Гурджана, Пылина, Кутателадзе, Абраловы и Бараташвили, которые подчеркивают, что на текущий момент Южный Кавказ приоритетен для Турции в качестве развития основных дорожных и логистических узлов с выходом на более широкие азиатские пространства.<sup>8910</sup> Отчет инициативы ЕС по нормализации отношений между Арменией и Турцией (в

---

<sup>1</sup>Davutoğlu A. Stratejik Derinlik Türkiye'nin Uluslararası Konumu. 2009 ss. 126-127

<sup>2</sup>Там же. С.129

<sup>3</sup>Cohen A. , Caspian Gas, TANAP and TAP in Europe’s Energy Security. P.8  
<https://www.iai.it/sites/default/files/iaiw1406.pdf>

<sup>4</sup>Sartori N. , Energy and Politics: Behind the Scenes of the Nabucco-TAP Competition, P.17  
<https://www.iai.it/sites/default/files/iaiw1327.pdf>

<sup>5</sup>Жильцов С. С., 2021. Энергетическая политика Турции в Каспийском регионе. СС. 38-40  
<https://cyberleninka.ru/article/n/energeticheskaya-politika-turtsii-v-kaspiyskom-regione/viewer>

<sup>6</sup>Gürcan E. C. , The changing geopolitical economy of Transcaucasia under multipolarity. PP. 535-545  
<https://www.jstor.org/stable/pdf/10.13169/worlrevipoliecon.11.4.0533.pdf>

<sup>7</sup>Cutler R. M. , The Trans-Caspian Is a Pipeline for a Geopolitical Commission. PP. 16  
<https://natoassociation.ca/wp-content/uploads/2020/04/Trans-Caspian-Pipeline-Geopolitical-Commission-ESPPP01.pdf>

<sup>8</sup>Gürcan E. C. , The changing geopolitical economy of Transcaucasia under multipolarity. PP. 535-545  
<https://www.jstor.org/stable/pdf/10.13169/worlrevipoliecon.11.4.0533.pdf>

<sup>9</sup>Пылин А. , Международные транспортные коридоры на Южном Кавказе и их транзитный потенциал. СС. 126-129  
<https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-yuzhnom-kavkaze-i-ih-tranzitnyy-potentsial>

<sup>10</sup>Кутателадзе Р., Абралава А., Бараташвили Е. Пути повышения конкурентоспособности транзитного коридора Грузии. СС. 80-81. // [http://tpepe.econom.univ.kiev.ua/data/2018\\_36/zb36\\_07.pdf](http://tpepe.econom.univ.kiev.ua/data/2018_36/zb36_07.pdf)

авторстве Инан и Яйлоян) оценивают перспективу участия обеих стран в “Срединном Коридоре”.<sup>1</sup>

**Основополагающие стратегии геоэкономики Турции на Южном Кавказе**

В рамках анализа документов и стратегий Турции необходимо подчеркнуть те их составляющие, которые влияют на формирование внешнеполитических инициатив в целом. Вместе с тем существует несколько оценочных документов (например, геополитические воззрения “Стратегическая глубина” премьер-министра и министра иностранных дел Ахмета Давутоглу), которые стали базисными в формировании внешних ориентиров Турции. Мнение, что политическая трансформация изменила ключевые ориентиры Турции, является ошибочным, так как часть предложенных проектов уже реализована или находится в стадии реализации. Новые внешнеполитические вызовы, скорее всего, на теоретическом уровне будут адаптированы под предыдущие стратегии, исходя из чего формируется новая геополитическая и геоэкономическая повестка.

Обратимся к одному из ключевых геополитических текстов - к “Стратегической глубине”, в котором ее автор Ахмет Давутоглу комплексно представляет некоторые исторические и геоэкономические вопросы турецкой внешней политики на Южном Кавказе, определяя роль Турции как некоего коммуникатора в вопросах энергетики и транспортной логистики. Хотя важность энерготранспортных узлов упоминается автором косвенно, тем не менее, основной акцент построения геоэкономической стратегии на современном этапе в большей степени делается на этот фактор, нежели на традиционные компоненты – политические и идеологические. Так, один из приоритетных регионов для Турции - Южный Кавказ, несколько выделяется из ряда других, в котором Азербайджан (традиционный союзник и партнер), благодаря своему географическому и энергетическому потенциалу, играет ключевую роль в формировании актуальной стратегии. Союз между Турцией и Азербайджаном, тем не менее, является средством противопоставления другим связям (Армения-Россия), вместе с тем создание коммуникаций формирует перспективу выхода на Центральную Азию.<sup>2</sup> Здесь подчеркивается важность создания альтернативных коммуникаций, возможности которых будут значительно шире. В данном вопросе взаимосвязаны основные прозападные тезисы Давутоглу, в которых Турция станет коммуникатором для европейских стран и азиатским пространством (стратегия Европа-Кавказ-Азия).

В качестве обоснования стратегической важности региона Давутоглу подчеркивает значимость Каспийского моря в геополитических и геоэкономических программах Турции. Необходимость реализации транспортно-логистической программы обусловлена выходом на страны Центральной Азии, занимающие центральную ось в реализации стратегических инициатив (возможно, автор подразумевает организацию “Тюркский союз”), а также созданием межгосударственных объединений (реализация новых форматов сотрудничества между тюркскими странами с интеграцией стран Балканского полуострова как

<sup>1</sup> Inan F. , Yayloyan D., New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road. PP.48 // <https://armenia-turkey.net/files/2020-04/oTvkVwhb0Z2ysfXTVQniYEDvII.pdf>

<sup>2</sup> Davutoğlu A. Stratejik Derinlik: Türkiye'nin Uluslararası Konumu, s. 126-129.

центральной транспортной оси).<sup>1</sup> В качестве подтверждения собственного тезиса Давутоглу подчеркивает важность Каспийского моря как ключевого транспортно-логистического узла в связке Кавказ-Центральная Азия, отдавая предпочтение развитию именно данного вектора.<sup>2</sup> Автор предполагает создание отдельного формата взаимодействия геополитически и геоэкономически важных для Турции регионов - Центральной Азии и Кавказа, который обозначен как “Западноазиатская политика”. Естественно, реализация “Западноазиатской политики” решает не только энергетические или транспортные но также геополитические вопросы, а создание новых узлов позволит реализовать не только азербайджанские газовые источники, но и казахские и туркменские. В рамках подписанной в 2018 г. Конвенции о правовом статусе Каспийского моря выводятся новые вызовы региональной энергетической и транспортной безопасности. Проект “Транскаспийский газопровод” включает разработку и дальнейшую интеграцию в “Южный газовый коридор” за счёт поставки туркменских ресурсов вначале в Азербайджан, затем в Турцию и Европу. В вопросах энергетической безопасности данная инфраструктура создает вызовы интересам Ирана и России. Учитывая данный факт, Конвенция регулирует экологические стандарты (статья 14, пункт 2), создающие определенные препятствия для реализации туркменского газа в целом. Необходимо констатировать, что дальнейшее будущее газопровода зависит от соглашений со всеми странами Каспийского моря.

Эволюция подходов Турции к энерго-логистической составляющей геоэкономики Южного Кавказа непохожа на подходы в отношении других сопредельных стран. Несмотря на утверждённый внешнеполитический тезис Ахмета Давутоглу “ноль проблем с соседями”, тем не менее, стоит констатировать факт, что партии “Справедливости и Развития” свойственен интеграционный подход во всех региональных интеграционных процессах Южного Кавказа. Участие Турции в различных энерготранспортных проектах Южного Кавказа, в первую очередь, демонстрирует системный подход к реализации внутреннего потенциала. Соответственно, разработка “хабового тезиса” началась задолго до разработки официальных стратегий транспортной и логистической безопасности Турции.

Основой современной геоэкономической стратегии Турции на Южном Кавказе принято считать развитие двух векторов. Первый вектор - энергетический, реализация проекта энергетического коридора “Запад – Восток”, и второй – транспортный, реализация железнодорожной программы “Баку-Тбилиси-Карс”. Важно подчеркнуть, что данные примеры стали основой для будущих проектов, которые будут представлены ниже.

В официальном документе МИД Турции (2009 г.) проводится оценочное сравнение текущих энергетических программ, прежде всего, связанных с энергетическими проектами на Южном Кавказе<sup>3</sup>. Согласно документу, энергетическому коридору “Запад - Восток” (или как он именуется в документе - “Шелковый путь 21-го века”) уделяется роль главного звена в системе энергетической безопасности Турции в целом, где проводится стратегия привлечения новых акторов (к примеру, Казахстана). Документ выводит общие стратегии

---

<sup>1</sup> Там же. С.119.

<sup>2</sup> Там же. СС. 181-182.

<sup>3</sup> MFA of Turkey, Deputy Directorate General for Energy, Water and Environment, Turkey’s energy strategy, 2009. PP 2-5.// [https://www.mfa.gov.tr/data/DISPOLITIKA/EnerjiPolitikasi/Turkey's Energy Strategy \(Ocak 2009\).pdf](https://www.mfa.gov.tr/data/DISPOLITIKA/EnerjiPolitikasi/Turkey's%20Energy%20Strategy%20(2009).pdf)

развития, целевым проектом является энергетический коридор Баку-Тбилиси-Джейхан, который, по сути, формирует не только региональную, но и трансконтинентальную повестку (данный узел является связующим звеном со Средней Азией и Европой: проект «Южноевропейское газовое кольцо»).

Следующим пунктом энергетической стратегии МИД Турции является так называемый «Транскаспийский коридор», в частности, проект Баку - Тбилиси – Эрзурум (БТЭ), который должен стать еще одной программой, реализуемой Турцией, Грузией и Азербайджаном, а также Туркменистаном и Казахстаном. Формирование энергетического коридора между Каспием и Адриатикой должно было проходить по «Трансадриатическому коридору» (Самсун-Джейхан). Следует обратить внимание на тот факт, что указанная программа была ориентирована на "минерализацию" транспортных процедур энергетического составляющего в Черном море, экологичность и прибыльность проекта «TANAP». Тем самым утверждается общая стратегия в формировании инвестиционной среды, реформация правового поля в контексте либерализации и волатильности энергетического и транспортного сектора в Турции. В контексте сказанного следует подчеркнуть неактуальный уже на тот момент проекта «Набукко», который, тем не менее, включен в данную стратегию.

Актуальная стратегия по международной энергетической безопасности и позиция МИД Турции отличаются как теоретическими, так и практическими подходами. Важнейшим отличительным принципом новой стратегии является реализация программы поставок российского газа в Турцию, о которой не было упомянуто в предыдущей стратегии (подчеркивается «Турецкий поток»). Однако вышеуказанные проекты продолжают оставаться актуальными в практической плоскости, в качестве продолжения энергетического коридора «Запад - Восток»<sup>1</sup>.

Транспортно-логистические стратегии Турции на Южном Кавказе зачастую соответствуют по своей сущности и планам энергетическим проектам. Данный факт обусловлен тем, что зачастую планирование энергетических и транспортно-логистических стратегий велось в одной геокоммуникационной среде, где каждый проект рассчитывался на практическую реализацию нефтегазовых поставок через Южный Кавказ.

Другая стратегия МИД Турции, связанная с транспортно-логистической политикой на Южном Кавказе, ориентирована на создание надежных путей и связей, интеграции в другие проекты, а также утверждение устойчивого коммуникационного союза с общими нормативными законами и стандартами. В вопросах интеграции транспортно-логистической стратегии зачастую турецкое правительство ориентируется на китайский проект «Один пояс, один путь», в котором реализуется конструирование коммуникации на территории стран Центральной Азии, затем через территории Азербайджана и Грузии в Турцию.

Главным катализатором в транспортно-логистических проектах Турции на Южном Кавказе стало строительство железной дороги Баку-Тбилиси-Карс (БТД), что

---

<sup>1</sup>MFA of Turkey, Turkey's international energy strategy // <https://www.mfa.gov.tr/turkeys-energy-strategy.en.mfa>

подчеркивается в стратегии МИД Турции как ключевой фактор в формировании стабильных и безопасных связей.

Другим важным пунктом в стратегии является построение и использование “Транскаспийского” или “Срединного коридора“, который позволит создать альтернативу “Северному коридору” (российскому), благодаря своей короткой дистанции, и значительно быстро состояться как основное транспортно-коммуникационное звено в Евразии. Важно отметить, что данная стратегия предусматривает применение мультимодальной транспортировки, а именно – железнодорожным и автомобильным способами, а через Каспийское море возможно использование судов, что в целом удешевляет стоимость транспортных и логистических услуг. Суммарно, инвестируя более 600 млрд долл. США, Китай создает значительные финансовые перспективы для стран Центральной Азии и Южного Кавказа. Также производится необходимая реструктуризация имеющихся инфраструктур этих государств. Разрабатывая идею “Срединного коридора”, в Союзе тюркских государств был инициирован общий пакет, где было отмечено создание общих портов (Актау, Самсун, Баку), а также общей коллегии. В результате данной стратегии была обновлена законодательная база, в частности, соглашение о комбинированных перевозках. В проекте “Один пояс, один путь” также актуализируются проект коридора Турция-Грузия-Азербайджан-Туркменистан-Афганистан, нацеленный на транспортную разблокировку стран Центральной Азии. “Лазуритовый коридор”, как отмечается в стратегии МИД Турции, нацелен на выход стран Азии в Каспийское, Черноморское и Средиземноморское пространства<sup>1</sup>.

Обобщая вышеперечисленные стратегии, важно подчеркнуть, что на официальном уровне правящая партия “Справедливости и Развития” в геоэкономических воззрениях на Южном Кавказе утверждает политику транспортно-логистических поясов с выходом на пространство Центральной Азии. Тенденция трансформации подходов свидетельствует о практической реализации “Западноазиатской политики” Давутоглу с учетом текущих геоэкономических вызовов и проблем.

#### **Азербайджан в геоэкономических интересах Турции на Южном Кавказе**

Процесс формирования энерготранспортных отношений между Турцией и Азербайджаном, а затем общих проектов в различных форматах развернулся еще в начале 1990-х годов. Интеграция Азербайджана в различные инициативы создает соответствующие prerogatives, что служит созданию общих взаимовыгодных платформ для реализации политики замещения дефицита энергетических ресурсов Турции. Создание транспортных коммуникаций между двумя странами было направлено на разблокировку анклава Нахиджеванской Автономной Республики (НАР). Тем не менее, закрытая граница с Арменией вынуждала правительство Турции искать новые альтернативы, а поэтапная интеграция Грузии в энерготранспортные проекты стала новой и важной составляющей этих инициатив. Как уже было отмечено, Турция имела большую потребность в импорте энергоресурсов, а проекты в кооперации с Россией или Ираном были инициированы значительно позже (в 2003 г. и 2001 г. соответственно).

---

<sup>1</sup>MFA of Turkey, Turkey’s Multilateral Transportation Policy. // [https://www.mfa.gov.tr/turkey\\_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa)

Общие региональные энерготранспортные проекты были инициированы еще в 1993 г., когда между Турцией, Азербайджаном и Грузией был подписан меморандум о строительстве транспортных инфраструктур, затем (2008 г.) ставший проектом железнодорожного сообщения Баку-Тбилиси-Карс, введенным в эксплуатацию значительно позже – в 2017 г.<sup>1</sup> В целом, располагая в то время существенными перспективами в отношениях с европейскими странами и США, Турция инициировала интеграцию Азербайджана в актуальные нефтегазовые проекты, в результате чего между крупнейшими мировыми энергетическими консорциумами (“BP” было крупнейшим бенефициаром) было подписано соглашение о разработке месторождений “Азери-Чираг-Гюнешли”, впоследствии продвигаемое правительством Азербайджаном как “Контракт века” (1994 г.). Важность разработки и эксплуатаций данных месторождений иностранными инвесторами было необходимо для построения инфраструктур в самой Турции с перспективой транспортировки на европейский рынок. Кроме того, Азербайджан имел серьезные недостатки в области реализации нефтегазовых продуктов, а привлечение новых технологий и средств позволило решить проблемы реализации экспортного потенциала. Однако ограниченность запасов и сложность транспортировки нефтегазовых продуктов вынудило крупнейшие американские компании (“Chevron”, “ExxonMobil”) уже в 2019 г. вывести свой капитал из Азербайджана в более инвестиционно благоприятный Средиземноморский регион.

Существенные межрегиональные энергетические проекты были инициированы после обнаружения крупного месторождения “Шах-Дениз”, ставшего в дальнейшем ключевым компонентом “Южно-кавказского газопровода”. Обнаружение столь большого месторождения (1,2 трлн м<sup>3</sup>) интегрировало и других нефтегазовых гигантов (малайзийский “PETRONAS”, российский “Лукойл”). В дальнейшем акционером в консорциуме стала турецкая национальная нефтегазовая компания “Turkiye Petrolleri”. С развитием перспектив увеличения добычи газа на месторождении “Шах-Дениз” привело к развитию новых проектов – Трансадриатического газопровода (“TANAP”), который является продолжением Трансанатолийского газопровода. В свою очередь, катализатором для выхода каспийского газа на мировой рынок стала либерализация энергетического рынка ЕС. Если рассмотреть объем энергетических поставок по текущим проектам, то можно вывести, что потенциал “Южного газового коридора” составляет 16 млрд м<sup>3</sup> с возможным расширением до 20 млрд м<sup>3</sup>. В перспективе, к 2025 г., предлагается увеличить общие газовые поставки до 25 млрд м<sup>3</sup>, однако в условиях увеличения поставок через российский трубопровод (“Голубой поток-2”) перспективу развития каспийского сценария представить достаточно сложно<sup>2</sup>. Однако на данном этапе, в условиях украино-российского кризиса, было заявлено желание еврокоммиссара по энергетике об увеличении поставок азербайджанского газа в Европу через “TAP” и “TANAP” с целью компенсировать потенциальные убытки в случае ограничения российских проектов по энергетическому обеспечению. На текущий момент, 7 млрд м<sup>3</sup> азербайджанского газа остается в европейском сегменте (прежде всего в Италии и странах

<sup>1</sup>Жильцов С. С., 2021. Энергетическая политика Турции в Каспийском регионе. СС. 33-36. <https://cyberleninka.ru/article/n/energeticheskaya-politika-turtsii-v-kaspiyskom-regione/viewe>

<sup>2</sup>Cohen A. Caspian Gas, TANAP and TAP in Europe’s Energy Security PP.2-10. <https://cyberleninka.ru/article/n/energeticheskaya-politika-turtsii-v-kaspiyskom-regione/viewer>

Балканского полуострова), однако вопрос компенсирования российского газа (около 155 млрд м<sup>3</sup>) все еще остается актуальным по причине ограниченных энергетических возможностей Азербайджана<sup>1</sup>.

На современном этапе реализация проектов “ТАР” и “ТАНАР” стало приоритетным для Турции в рамках “Южного газового коридора”. Неудача в проекте “Набиссо” целостно предопределила энергетическую геостратегию Турции не только на Южном Кавказе, но и в Центральной Азии. Что касается проекта “Набиссо”, то причины его заморозки необходимо оценить в рамках текущего “Трансадриатического газопровода”. На финансовую неприбыльность проекта “Набиссо” повлияла неподготовленность Азербайджана и Туркмении во многих вопросах<sup>2</sup>. Желания правительств Азербайджана и Турции передать разработку проектам своим национальным компаниям (“SOCAR” и “BOTAS”) привело к тому, что нанесенный иностранным консорциумам (австрийский “OMV”) репутационный риск повлек негативную реакцию ЕС. Однако в условиях диверсификации и либерализации энергетического рынка ЕС каспийский газ имеет перспективу выхода на рынки стран Балканского полуострова и Италии. В качестве дополнения к этому стоит также отметить, что большая часть инфраструктур в Восточной Европе готова.

Другим немаловажным проектом является “Транскаспийский газопровод” с включением туркменского газа в составную часть “Южного газового коридора”. Ввиду нахождения у Туркменистана большей части нефтегазовых ресурсов Каспийского моря, еще с 2010-х годов велись переговоры с представителями ЕС на предмет их транспортировки в западном направлении. Существенной политической проблемой в разработке источников возле города Туркменбаши стало несогласие России из-за неопределенного статуса разграничения исключительной экономической зоны (ИЭЗ) Каспийского моря. Формально, в 2018 г. (после подписания договора о демаркации морской границы) Россия отказалась от претензий к туркменской ветки газопровода, однако существовали разногласия по некоторым экологическим вопросам. Кроме того, с 2019 г. Россия (“Газпром”) возобновила закупку газа у Туркменистана (5,5 млрд. м<sup>3</sup> в год), став альтернативным рынком сбыта туркменского газа<sup>3</sup>. В контексте интересов Турции и Азербайджана, поддерживающих и продвигающих данный проект, имелись объективные цели, а именно - увеличение размеров поставок по “Южному газовому коридору” вплоть до 60 млрд м<sup>3</sup> (фактически предоставляя от 10 до 30 млрд м<sup>3</sup>)<sup>4</sup>. Целесообразность данного проекта была необходима для Турции и Азербайджана, способствуя повышению конкурентоспособности “ТАР” и “ТАНАР”. Стоит также добавить, что туркменский газ - единственный доступный вариант по соотношению

---

<sup>1</sup>Брюссель призвал Азербайджан увеличить поставки газа в Европу

<https://www.dw.com/ru/brjussel-prizval-azerbajdzhan-velichit-postavki-gaza-v-evropu/a-60669024>

<sup>2</sup>Sartori N. , Energy and Politics: Behind the Scenes of the Nabucco-TAP Competition, PP.2-6 <https://www.iaei.it/sites/default/files/iaeiwp1327.pdf>

<sup>3</sup>«Газпром» заключил новый долгосрочный контракт с “Туркменгазом”

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/07/03/805779-gazprom-kontrakt>

<sup>4</sup>CNPC предлагает свои услуги Туркмении в проектах ТАПИ и Транскаспийского газопровода, НефтьКапитал, 2017 <https://oilcapital.ru/news/transport/03-11-2017/cnpc-predlagaet-svoii-uslugi-turkmenii-v-proektah-tapi-i-transkaspiskogo-gazoprovoda>

качество-доступность<sup>1</sup>. Усилия Турции в ЕС, нацеленные на поставки туркменского газа, однако, не привели к практическим соглашениям, а в октябре 2021 г. стало известно, что экологические нормы проекта не удовлетворяют стандартам, в результате чего проект “Транскаспийского газопровода” законсервирован<sup>2</sup>.

Вместе с тем азербайджанской и туркменской сторонами актуализируется разработка месторождения “Достлуг”. Подписанный в январе 2021 г. меморандум определяет распределение месторождения на 70% Туркменистану, на 30% - Азербайджану. Запасы “Достлуг” составляют приблизительно 30 млрд м<sup>3</sup> пригородного газа, а также 50-150 млн тонн нефти<sup>3</sup>.

Существенным сдвигом в энергетической и транспортной геостратегии Турции в Азербайджане, как и на всем Южном Кавказе, стала война в Арцахе 2020 г. По результатам трехстороннего соглашения (между РФ, Азербайджаном и Арменией) актуализировались вопросы разблокировки транспортных коммуникаций. Данный вопрос продвигался Турцией и был направлен на транспортное соединение Нахиджеванского анклава (имеющий границы с Турцией) с остальной частью Азербайджана через так называемый “Зангезурский коридор” (Сюникский или Мегринский коридор)<sup>4</sup>.

Заинтересованность турецкого руководства планами потенциала развития транспортно-логистических путей через Армению в Азербайджан имеет объективные и финансовые цели. В основном сокращается практическая дальность дорожной составляющей до 40 км (такова дальность от Нахиджевана до остальной части Азербайджана), что значительно облегчает и удешевляет перевозки. Имеющаяся в наличии на армянской стороне железнодорожная инфраструктура (Ерасх-Ордубад-Мегри) полностью демонтирована. Предполагаемая сумма строительства новых путей железнодорожного сообщения предварительно обойдется в 1,2 млрд долл. США<sup>5</sup>. Другим спорным вопросом является сроки строительства<sup>6</sup>.

Расширение геостратегии Турции в Южно-кавказском направлении предполагает также увеличение транспортных узлов на границе с НАР<sup>7</sup>. Формирование

---

<sup>1</sup>Cutler R. M. , The Trans-Caspian Is a Pipeline for a Geopolitical Commission, Energy Security Program Policy Paper, No. 1 March 2020, NATO Association of Canada. PP. 6-12 <https://natoassociation.ca/wp-content/uploads/2020/04/Trans-Caspian-Pipeline-Geopolitical-Commission-ESPPP01.pdf>

<sup>2</sup>Туркменский газ стал токсичным для Европы, Независимая газета  
[https://www.ng.ru/vision/2021-10-28/5\\_8290\\_vision.html](https://www.ng.ru/vision/2021-10-28/5_8290_vision.html)

<sup>3</sup>Туркменистан ратифицировал соглашение с Азербайджаном о совместной разработке месторождения “Достлуг” в Каспийском море, НефтьКапитал  
<https://oilcapital.ru/news/upstream/15-03-2021/turkmenistan-ratifikatsiroval-soglasenie-s-azerbaydzhanom-o-sovmestnoy-razrabotke-mestorozhdeniya-dostlug-v-kaspiyskom-more>

<sup>4</sup>Армения и Азербайджан сохраняют суверенитет над дорогами на своих территориях, Интерфакс  
<https://www.interfax.ru/world/801496>

<sup>5</sup>На строительство железной дороги Ерасх-Джюльфа-Ордубад-Мегри-Горадииз может потребоваться порядка \$1,2 млрд., АРКА  
[https://arka.am/ru/news/economy/na\\_stroitelstvo\\_zheleznoy\\_dorogi\\_eraskh\\_dzhulfa\\_ordubad\\_megri\\_goradiz\\_mozhet\\_potrebovatsya\\_poryadka/](https://arka.am/ru/news/economy/na_stroitelstvo_zheleznoy_dorogi_eraskh_dzhulfa_ordubad_megri_goradiz_mozhet_potrebovatsya_poryadka/)

<sup>6</sup>Строительство железных дорог может начаться в Карабахе, РЖД-Партнёр  
<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/stroitelstvo-zheleznykh-dorog-mozhet-nachatsya-v-karabakhe/>

<sup>7</sup>Турция объявила о намерении построить железную дорогу в Азербайджан, РБК  
<https://www.rbc.ru/politics/12/11/2020/5fad07149a7947f689ccce79>

железнодорожной инфраструктуры наравне с использованием территории Грузии утверждает тезис “Западноазиатской политики” Давутоглу о расширении и увеличении транспортно-логистических (спорно в отношении энергетического аспекта) возможностей на Южном Кавказе с выходом на страны Центральной Азии.

### **Транспортно-энергетической цели Турции в Грузии**

В Грузии Турция развернула свои инвестиционные программы (в первую очередь, энергетические и транспортные) еще в начале 1990-х годов. Учитывая, что Грузия имеет выход к Черному морю (главные порты - Батуми в Аджарии, Поты - Самгрело-Верхняя Сванетия), возникла необходимость реализовывать проекты в области судоперевозок с дальнейшим распределением в страны Южного Кавказа. Учитывая, что, начиная с 1993 г. армяно-турецкая государственная граница закрыта, географическое и политическое положение Грузии способствовало усиленному товарообороту между Ереваном и Анкарой. Значимость Грузии в геоэкономических интересах Турции заключается в транзитном потенциале, однако с начала 2010-х годов также были запущены проекты обновления энергетических систем (ГЭС), а затем и транспортно-логистических коммуникаций.

Как в случае с Азербайджаном, в начале 1990-х Грузия была интегрирована в проект строительства железнодорожной сети Баку-Тбилиси-Карс, а значительно позже и автомобильной инфраструктуры, начинающейся из Ардагана в грузинском Сарпи до азербайджанской Агстафы. Примерно по этому маршруту строился и проект железной дороги. Была обновлена инфраструктура на пограничных переходах (Красный мост). Транзитная позиция Грузии в данном случае необходима Турции в оценке перспективы использования совместных программ по энергетическому и транспортному составляющему Черного моря<sup>1</sup>.

Турецкий капитал достаточно быстро закрепится в важнейших сферах экономики Грузии. Не имея альтернативных вариантов инвестиций в области энергетики и транспорта, правительство Грузии активно привлекало турецкие корпорации в развитие межрегиональных проектов. В рамках “Южного коридора” Грузия располагает двумя промежуточными линиями в проектах “Баку-Тбилиси-Джейхан”, а также “Баку-Тбилиси-Эрзурум” общей протяженностью 2460 км.

Важно также отметить факт интеграции Грузии в межрегиональные проекты, в которых Турция имеет собственные геоэкономические инициативы и цели. Общие цели в рамках китайской стратегической программы “Один пояс, один путь” актуализируют повестку “Срединного коридора” также в контексте межрегионального энергетического проекта “Восток-Запад”. Формирование транспортно-коммуникационных связей одновременно значимо как для Турции, так и Азербайджана, а Грузия рассматривается как ключевой перевалочный узел. Обновление коммуникаций между этими странами существенно ускорит совместно иницируемый Европой и Китаем проект международного коридора Европа-Кавказ-Азия (TRASECA). Речь, в частности, идет о скорейшей реализации “Транскавказского коридора”, к чему активно присоединяются также страны Средней

---

<sup>1</sup>Gürçan E. C. , The changing geopolitical economy of Transcaucasia under multipolarity. PP.536-538 <https://www.jstor.org/stable/pdf/10.13169/worlrevipoliecon.11.4.0533.pdf>.

Азии<sup>1</sup>. Важность причерноморских коммуникаций, в особенности железная дорога Карс-Ахалкалаки, также свидетельствует о перспективности данного направления. По части проекта “Срединного коридора” на данный момент, с точки зрения логистики и транспортных коммуникаций, практически все готово. Исходя из этого, правительство Грузии актуализирует данную повестку, модернизируется инфраструктура, а на территории обоих государств в перспективе могут быть сооружены крупные локальные распределительные центры – “хабы”, что существенно повлияет на товарооборот (Турция-Грузия, а также ЕС-Китай).

Данные программы также способствуют улучшению финансовой среды портов Грузии. В случае полной загрузки портов Грузия может принимать и хранить до 60 млн т грузов. Более того, на современном этапе грузинские порты могут выполнять не только грузоперевозочные функции, но и быть многопрофильными инфраструктурами<sup>2</sup>.

Возвращаясь к энергетической проблематике, отметим, что геоэкономические инициативы Турции в Грузии направлены на развитие технологий гидрогенерации и возведение гидроэнергетических объектов. В практической плоскости, однако, данные проекты сталкиваются с серьезными проблемами: в 2021 г. стало известно, что турецкая сторона расторгла контракт с грузинским правительством по строительству ГЭС Намахвани из-за экологических проблем и массовых протестов местного населения<sup>3</sup>.

По состоянию на конец 2021 г. Турция является крупнейшим финансовым партнером Грузии: торговый оборот между странами составляет 1,6 млрд долл. США<sup>4</sup>. Исходя из этого, важно вывести некоторые соображения в рамках геоэкономического целеполагания Турции в Грузии. Оно преимущественно связано с энергетическими и транспортно-коммуникационными программами, нацеленными на всецелое интегрирование Грузии в стратегические проекты Турции.

Необходимо рассмотреть электроэнергетический аспект турецкой геоэкономики на Южном Кавказе. Еще в апреле 2009 г. между тремя государствами был инициирован проект по созданию “Электроэнергетического моста”, рассчитанный на создание инфраструктур и стабильных поставок электроэнергии. Общий объем полученной электроэнергии к 2017 г. должен был составить 1050 кВт.ч., а в 2021 г. потребление электроэнергии в Грузии увеличилось на 23%, достигнув 13,8 млрд кВт.ч. В перспективе ожидается увеличение на десятки процентов (более 20 млрд кВт.ч к 2030 г.). Лидером поставок электроэнергии в Грузию является Россия (1,1 млрд кВт.ч.). В 2021 г. Турция и

---

<sup>1</sup>Пылин А., Международные транспортные коридоры на Южном Кавказе и их транзитный потенциал. СС.126-129

<https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-yuzhnom-kavkaze-i-ih-tranzitnyy-potentsial>

<sup>2</sup>Кутателадзе Р., Абралава А., Бараташвили Е. Пути повышения конкурентоспособности транзитного коридора Грузии. СС.80-81

[http://trpe.econom.univ.kiev.ua/data/2018\\_36/zb36\\_07.pdf](http://trpe.econom.univ.kiev.ua/data/2018_36/zb36_07.pdf)

<sup>3</sup>Турецкая компания отказалась строить Намахванскую ГЭС, Кавказский Узел <https://www.kavkaz-uzel.eu/articles/368352/>

<sup>4</sup>Турция стала крупнейшим торговым партнером Грузии, TRT Russian

<https://www.trtrussian.com/novosti-gruziya/turciya-stala-krupnejshim-torgovym-partnerom-gruzii-4206489>

## **ՄԵՐՈՂ ՄԱՇՏՈՑ ՀԱՄԱՄԱՐԱՆԻ ԼՐԱՏՈՒ 2023**

Азербайджан значительно уменьшили поставки (161,2 млн и 528,8 млн кВт.ч соответственно)<sup>1</sup>.

Грузия нацелена на минимизацию импорта электроэнергии, увеличивая собственное производство (за 2021 г. было выработано 11,5 млрд кВт.ч.) и развивая инфраструктуры. С другой стороны, поставки из России являются наиболее доступными, поскольку управляющая компания (“Интер РАО”) активно задействовала весь потенциал объединенных сетей юга России, обеспечивающих оптимальное использование экспортного потенциала.

### **Геоэкономическое влияние Турции в Армении**

В отличие от других стран Южного Кавказа, Армения не имеет дипломатических отношений с Турцией, а все транспортные коммуникации закрыты с 1993 г. Позиция Турции по Арцахскому конфликту остается неизменной и сводится к поддержке Азербайджана.

Тем не менее, предпринимаются определенные шаги по установлению межгосударственных связей. “Футбольная дипломатия” 2009-2010 гг. (процесс нормализации двусторонних отношений) не получила дальнейшего развития, вместе с тем послевоенные попытки стабилизации отношений также не имеют определенной повестки.

Общая длина границы между Арменией и Турцией составляет приблизительно 330 км и имеет несколько пограничных переходов, ныне не действующих. На севере Армении (Ширакский марз) действует водохранилище Ахурян, эксплуатируемое обеими сторонами. На том же участке располагается железнодорожный узел Карс-Гюмри, который тоже находится в нерабочем состоянии<sup>2</sup>. Эти объекты были построены и эксплуатировались в советский период, а в годы независимости ремонтные работы на них не проводились.

На современном этапе установления межгосударственных отношений наблюдается некоторое продвижение в транспортной сфере. Речь идет об установлении прямого авиасообщения между странами, прекращенного в 2015 г. В 2022 г. турецкая компания Pegasus и армянский Flyone запустили постоянное прямое авиасообщение Ереван-Стамбул, (важно отметить, что в 2021 г. Армения разрешила азербайджанской AZAL использовать армянское воздушное пространство в сообщении Нахиджеван-Баку)<sup>3</sup>.

Однако утверждать, что стабилизация затронет все направления взаимоотношений, в том числе энергетический и транспортный, будет ошибочно. На протяжении 30 лет и по настоящее время Турцией проводится политика региональной блокады Армении. Участие Армении в региональных проектах ограничивается транспортным коридором “Север-Юг”, который призван объединить южные порты Индии и Ирана и нацелен на использование географического потенциала Армении и Грузии с выходом в черноморское пространство и далее на европейский континент. Блокадная действительность диктует армянской стороне

---

<sup>1</sup>Working Group Phase II- Final Report Study of the Technical Potential for Trade of Electricity Between the Countries of Azerbaijan, Georgia and Turkey, USAID .PP. 35

[https://usea.org/sites/default/files/page\\_files/AGT%20Power%20Bridge%20Final%20%20030812.pdf](https://usea.org/sites/default/files/page_files/AGT%20Power%20Bridge%20Final%20%20030812.pdf)

<sup>2</sup>Inan F. , Yayloyan D., New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road, The Economic Policy Research Foundation of Turkey (TEPAV). P.48

<https://armenia-turkey.net/files/2020-04/oTvkvwhb0Z2ysfXTVQniYEDvII.pdf>

<sup>3</sup>Диалог между Арменией и Турцией пошел на взлет, Коммерсантъ

<https://www.kommersant.ru/doc/5153439>

*необходимость развития сотрудничества с Ираном, реализуя проект строительства через Мегри (юг Армении, Сюникский марз) нового автотранспортного пути<sup>1</sup>.*

*После войны 2020 г. часть межгосударственных автотранспортных дорог, связывающих Армению с Ираном, оказалась под контролем азербайджанских ВС, что актуализировало проект “Север-Юг”. В Сюникском марзе было инициировано строительство новой автодороги на средства, выделенные ЕС и Азиатским банком развития. Эти средства нацелены на построение автодороги Сисиан-Каджаран, которая существенно сократит путь из Ирана в Грузию<sup>2</sup>. Кроме того, данный участок является, по сути, заключительным этапом в проекте автомагистрали “Север-Юг”, позволяя Армении иметь широкополосное скоростное шоссе.*

*Параллельно с этим Турция реализует собственные проекты в области транспортных коммуникаций. Совместная комиссия, созданная Азербайджаном, Россией и Арменией, обсуждает реализацию пунктов соглашения по разблокированию некоторых участков, в частности, Ерасх-Ордубад-Мегри-Баку и Ереван-Иджеван-Казах-Каспийск. Данные проекты были обговорены также в трехсторонней договоренности между ЕС, Арменией и Азербайджаном<sup>3</sup>.*

### **Заключение**

***Приоритетом развития геоэкономических интересов Турции на Южном Кавказе является построение и эксплуатация крупных энергетических месторождений, создание транспортно-логистических коммуникаций в регионе с широким спектром расширения. Соответственно, турецкое правительство нацелено на реализацию стратегии “хаба”, в котором соотношение национальных и геоэкономических интересов совпадают в полной мере.***

***Первый и важнейший принцип для Турции - расширение энергетических и транспортных коридоров, создание общей сферы политического взаимодействия. В данном случае раскрывается позиционное представление Турции в китайском проекте “Один пояс, один путь”, а также в его ключевой составляющей – “Срединном коридоре”. Прделанная работа в этом направлении огромна, созданы взаимодополняющие и***

---

<sup>1</sup>Davtyan V. Armenia’s transport security within the framework of ITC TRACECA and “NorthSouth, PP 4-6 [https://www.academia.edu/60446711/Armenia\\_s\\_transport\\_security\\_within\\_the\\_framework\\_of\\_ITC\\_TRACECA\\_and\\_North\\_South](https://www.academia.edu/60446711/Armenia_s_transport_security_within_the_framework_of_ITC_TRACECA_and_North_South)

<sup>2</sup>Евросоюз выделит Армении за 5 лет свыше 1,5 млрд. евро на реализацию пяти ключевых программ, ARKA[https://arka.am/ru/news/economy/evrosoyuz\\_vydelit\\_armenii\\_za\\_5\\_let\\_svysh\\_1\\_5\\_mlr\\_d\\_evro\\_na\\_realizatsiyu\\_pyati\\_klyuchevykh\\_programm/](https://arka.am/ru/news/economy/evrosoyuz_vydelit_armenii_za_5_let_svysh_1_5_mlr_d_evro_na_realizatsiyu_pyati_klyuchevykh_programm/)

<sup>3</sup>Армения начинает работать над восстановлением железнодорожного сообщения с Азербайджаном, Eurasianet

<https://russian.eurasianet.org/%D0%B0%D1%80%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F-%D0%BD%D0%B0%D1%87%D0%B8%D0%BD%D0%B0%D0%B5%D1%82-%D1%80%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C-%D0%BD%D0%B0%D0%B4-%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%D0%BC-%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%81%D0%BE%D0%BE%D0%B1%D1%89%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F-%D1%81-%D0%B0%D0%B7%D0%B5%D1%80%D0%B1%D0%B0%D0%B9%D0%B4%D0%B6%D0%B0%D0%B%D0%BE%D0%BC>

альтернативные системы, сформирована благоприятная инвестиционная среда. Проект “Южного газового коридора” и диверсификационные возможности Турции на данный момент стали ключевыми в проектах “TRACECA”<sup>1</sup>. В этом же контексте возрастает значение портов в Черном, Средиземном и Каспийском морях, расширяется возможность мультимодальных перевозок, а в последнее время наблюдается развитие авиaperезовок Китай-Южный Кавказ.

**Следующий принцип – создание общих рынков сбыта энергетических продуктов Каспийского моря в странах Европы и Восточной Азии.** Такая глубинная интеграция коррелирует вопросы, не регламентируемые другими организациями (СНГ, ШОС). Этому способствуют относительно дешевые варианты транспортировки энергоносителей.

Данные проекты несут в себе политические и экономические риски. К примеру, “Лазуритовый коридор” из Афганистана на Южный Кавказ может быть не реализован из-за политической нестабильности указанных регионов. Другим вызовом является де-факто абстрагирование руководства Армении от текущих проектов, а также возникновение новых альтернатив (“Север-Юг”), в которых Турция не принимает активного участие.

**По части Азербайджана и Грузии имеются существенные энергетические и транспортные проекты, предопределяющие тенденции региональной геоэкономики Турции.** Азербайджан рассматривается как важнейший идеологический партнер Турции в реализации “Западноазиатской политики”. Логистические стратегии включают Каспийское море, выгодное географическое расположение которого необходимо для развития коридора Центральная Азия-Южный Кавказ. На данном этапе энергетический потенциал Азербайджана актуализируется в условиях европейского газового кризиса в контексте использования возможностей “Южного газового коридора”.

**Грузия традиционно рассматривается Турцией как энергетический и транспортный перевалочный узел для выхода на Азербайджан.** Обновление и строительство инфраструктур (морские порты, ГЭС) свидетельствует о высоком уровне интеграции турецкого капитала в Грузию. Участие Грузии в различных межрегиональных проектах приобретает значимость в контексте реализации долгосрочных инвестиций в приоритетные для Турции направления (“TRACECA”, “Один пояс, один путь”).

Значительно меньше перспектив наблюдается в армянском направлении ввиду отсутствия двусторонних отношений. Открытие межгосударственной границы находится под вопросом. Несмотря на наличие железнодорожного и автомобильного участка Гюмри-Карс, не предоставляется возможным оценить состояние коммуникаций. После определенных достижений в точности нельзя утверждать о наличии каких-либо проектов в краткосрочной или долгосрочной перспективе, что исключает Армению из энергетических и транспортных проектах региона.

---

<sup>1</sup>Morrison L., Southern Gas corridor: the geopolitical and geo-economic implications of an energy mega-project, P.275 <https://ru.scribd.com/document/398827196/Southern-Gas-Corridor-The-Geopolitical-and-Geo-Economic-Implications-of-an-Energy-Mega-Project-by-Lee-Morrison>

**ԱՄՓՈՓԱԳԻՐ**

**ԹՈՒՐՔԻԱՅԻ ԱՇԽԱՐՀԱՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՈԱԶՄԱՎԱՐՈՒԹՅԱՆ ՆՈՐ  
ՄԱՐՏԱՀՐԱՎԵՐՆԵՐՆ ՈՒ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ ՀԱՐԱՎԱՅԻՆ ԿՈՎԿԱՍԻ  
ԷՆԵՐԳԱՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ՀԱՄԱՏԵՔՍՏՈՒՄ**

**Ավանեայան Միքայել**

*Հայ-Ռուսական (Սլավոնական) համալսարանի քաղաքագիտության ամբիոնի ասպիրանտ,  
Երևան, Հայաստանի Հանրապետություն*

**Դավթյան Վահե**

*Քաղաքական գիտությունների դոկտոր, Հայ-Ռուսական (Սլավոնական) համալսարանի  
Քաղաքագիտության ամբիոնի պրոֆեսոր,  
Երևան, Հայաստանի Հանրապետություն*

Հոդվածում դիտարկվում են Հարավային Կովկասում ընթացիկ էներգետիկ և տրանսպորտային նախագծերը թուրքիայի աշխարհատնտեսական մարտահրավերների համատեքստում: Առաջարկվում է վերլուծել թուրքիայի Հանրապետության ընթացիկ ռազմավարությունները, դրանց գործնական կիրառումը: Այս հարցում կարևոր է նշել Հարավային Կովկասում և Կասպից ծովում առկա էներգետիկ և տրանսպորտային-կոմունիկացիոն նախագծերը, իշխող «Արդարություն և զարգացում» կուսակցության մոտեցումները երեք երկրների՝ Ադրբեջանի, Հայաստանի և Կրաստանի միջև հարաբերությունների ձևավորման հարցում: Հոդվածում ուսումնասիրվում են թուրքիա-Հարավային Կովկաս նոր փոխգործակցության հեռանկարները, տարածաշրջանային էներգատրանսպորտային անվտանգության մարտահրավերները, ծրագրերը, մասնավորապես՝ «Մեկ գոտի, մեկ ձանապարհ», «TRACECA», ինչպես նաև իշխող կուսակցության համար առաջնահերթ՝ «Հարավային գազային միջանցքը»: Հոդվածում վերլուծվում են Հարավային Կովկասի աշխարհագրական տարածքում նոր կոմունիկացիոն ուղիների ստեղծման հարցերը, որտեղ ռազմավարական հեռանկարում համատեղվելու են էներգետիկ և լոգիստիկ մեխանիզմները, որոնք ունեն հետագա ազդեցության ուղղվածությունն ասիական տարածքում: Տարածաշրջանային վերափոխումների պայմաններում (մասնավորապես՝ 2020 թվականի Արցախյան պատերազմից հետո) Հարավային Կովկասում թուրքիայի աշխարհատնտեսական շահերի նշանակալիության աստիճանը մեծացել է, իսկ էներգափոխադրման բաղադրիչը, հնարավոր է, դառնա առանցքային:

**Բանալի բառեր**՝ Հարավային Կովկաս, էներգատրանսպորտային անվտանգություն, թուրքիա, նավթային նախագծեր, ինտեգրացիոն համակարգեր:

SUMMARY

NEW CHALLENGES AND PROBLEMS OF TURKEY'S GEOECONOMIC STRATEGY  
IN THE CONTEXT OF ENERGY TRANSPORTATION SECURITY OF THE SOUTH  
CAUCASUS

*Avanesyan Mikayel,*

*Postgraduate student of the Department of Political Science, Russian Armenian (Slavonic) University,  
Yerevan, Armenia*

*Davtyan Vahe,*

*PhD in Political Science, Professor at Russian-Armenian (Slavonic) University,  
Yerevan, Armenia*

The article discusses current energy and transport projects in the South Caucasus in the context of Turkey's geoeconomic challenges. The analysis of the current strategies of the Republic of Turkey, their practical application is proposed. In this regard, it is important to note the current energy and transport and communication projects in the South Caucasus and the Caspian Sea, the approaches of the ruling Justice and Development Party in the formation of relations between the three countries: Azerbaijan, Armenia and Georgia. The article explores the issues of new Turkey-South Caucasus cooperation, challenges of regional energy transportation security. Integration processes are being considered, namely; projects - "One Belt, One Road", "TRACECA", as well as the Southern Gas Corridor, a priority for the ruling party. The article analyzes the issues of creating new communication routes in the geographical space of the South Caucasus, where in the strategic perspective energy and logistics mechanisms will be combined with a further focus on the Asian space. In the context of regional transformations (in particular, after the Artsakh War of 2020), the importance of Turkey's geoeconomic interests in the South Caucasus has increased, and the energy transportation component may become key.

**Key-words:** South Caucasus, energy transportation security, Turkey, oil and gas projects, integration systems.

ЛИТЕРАТУРА

1. Davutoğlu A. Stratejik Derinlik Türkiye'nin Uluslararası Konumu // Yayinlari; 32. baskı, 2009, s.600
2. MFA of Turkey, Deputy Directorate General for Energy, Water and Environment, Turkey's energy strategy, 2009, pp. 10 // [https://www.mfa.gov.tr/data/DISPOLITIKA/EnerjiPolitikasi/Turkey's%20Energy%20Strategy%20\(Ocak%202009\).pdf](https://www.mfa.gov.tr/data/DISPOLITIKA/EnerjiPolitikasi/Turkey's%20Energy%20Strategy%20(Ocak%202009).pdf) (Дата обращения:03.02.2022)
3. MFA of Turkey, Turkey's international energy strategy // <https://www.mfa.gov.tr/turkeys-energy-strategy.en.mfa> (Дата обращения: 06.02.2022)
4. MFA of Turkey, Turkey's Multilateral Transportation Policy // [https://www.mfa.gov.tr/turkey\\_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa](https://www.mfa.gov.tr/turkey_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa) (Дата обращения:07.02.2022)

5. Жильцов С. С., 2021. Энергетическая политика Турции в Каспийском регионе. – Геоэкономика энергетики. № 2 (14). СС. 32–47. DOI: 10.48137/ 2687-0703\_2021\_14\_2\_32 // <https://cyberleninka.ru/article/n/energeticheskaya-politika-turtsii-v-kaspiyskom-regione/viewer> (Дата обращения:02.02.2022)
6. «Сделка века» Азербайджана отныне является лишь историческим анахронизмом – эксперт// <https://verelq.am/ru/node/97401> (Дата обращения:05.02.2022)
7. Cohen A. , Caspian Gas, TANAP and TAP in Europe’s Energy Security, IAI Working papers - April 2014 , pp. 1-17// <https://www.iai.it/sites/default/files/iaiw1406.pdf> (Дата обращения:08.02.2022)
8. Брюссель призвал Азербайджан увеличить поставки газа в Европу // <https://www.dw.com/ru/brjussel-prizval-azerbajdzhan-uvulichit-postavki-gaza-v-evropu/a-60669024> (Дата обращения:12.02.2022)
9. Sartori N. , Energy and Politics: Behind the Scenes of the Nabucco-TAP Competition, IAI Working papers July 2013, pp. 1-8 // <https://www.iai.it/sites/default/files/iaiw1327.pdf> (Дата обращения:13.02.2022)
10. «Газпром» заключил новый долгосрочный контракт с «Туркменгазом» // <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/07/03/805779-gazprom-kontrakt> (Дата обращения:13.02.2022)
11. CNPC предлагает свои услуги Туркмении в проектах ТАПИ и Транскаспийского газопровода, НефтьКапитал,2017 // <https://oilcapital.ru/news/transport/03-11-2017/cnpc-predlagaet-svoi-uslugi-turkmenii-v-proektah-tapi-i-transkapiyskogo-gazoprovoda> (Дата обращения:15.02.2022)
12. Cutler R. M. , The Trans-Caspian Is a Pipeline for a Geopolitical Commission, Energy Security Program Policy Paper, No. 1 March 2020, NATO Association of Canada, pp. 1-16// <https://natoassociation.ca/wp-content/uploads/2020/04/Trans-Caspian-Pipeline-Geopolitical-Commission-ESPPP01.pdf> (Дата обращения:16.02.2022)
13. Туркменский газ стал токсичным для Европы, Независимая газета, 2021 // [https://www.ng.ru/vision/2021-10-28/5\\_8290\\_vision.html](https://www.ng.ru/vision/2021-10-28/5_8290_vision.html) (Дата обращения:16.02.2022)
14. Туркменистан ратифицировал соглашение с Азербайджаном о совместной разработке месторождения «Достлуг» в Каспийском море, НефтьКапитал, 2021 // <https://oilcapital.ru/news/upstream/15-03-2021/turkmenistan-ratifikiroval-soglashenie-s-azerbaydzhanom-o-sovmestnoy-razrabotke-mestorozhdeniya-dostlug-v-kaspiyskom-more> (Дата обращения:16.02.2022)
15. Армения и Азербайджан сохранят суверенитет над дорогами на своих территориях, Интерфакс, 2021 // <https://www.interfax.ru/world/801496> (Дата обращения:18.02.2022)
16. На строительство железной дороги Ерасх-Джультфа-Ордубад-Мегри-Горадиз может потребоваться порядка \$1,2 млрд., АРКА, 2021 // [https://arka.am/ru/news/economy/na\\_stroitelstvo\\_zheleznoy\\_dorogi\\_eraskh\\_dzhulfa\\_orudubad\\_megri\\_goradiz\\_mozhet\\_potrebovatsya\\_poryadka\\_1.2\\_mldr](https://arka.am/ru/news/economy/na_stroitelstvo_zheleznoy_dorogi_eraskh_dzhulfa_orudubad_megri_goradiz_mozhet_potrebovatsya_poryadka_1.2_mldr) / (Дата обращения:19.02.2022)
17. Строительство железных дорог может начаться в Карабахе, РЖД-Партнёр 2021 // <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/stroitelstvo-zheleznykh-dorog-mozhet-nachatsya-v-karabakhe/> (Дата обращения:19.02.2022)

18. Турция объявила о намерении построить железную дорогу в Азербайджан, РБК, 2020 // <https://www.rbc.ru/politics/12/11/2020/5fad07149a7947f689ccce79> (Дата обращения:23.02.2022)
19. Gürcan E. C. , The changing geopolitical economy of Transcaucasia under multipolarity, World Review of Political Economy , Winter 2020, Vol. 11, No. 4 (Winter 2020), pp. 533-550 // <https://www.jstor.org/stable/pdf/10.13169/worlrevipoliecon.11.4.0533.pdf> (Дата обращения:24.02.2022)
20. Пылин А. , Международные транспортные коридоры на Южном Кавказе и их транзитный потенциал, Геоэкономика энергетики, 4 выпуск, 2018, стр. 121-137 // <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-na-yuzhnom-kavkaze-i-ih-tranzitnyy-potentsial> (Дата обращения:26.02.2022)
21. Кутателадзе Р., Абралава А., Бараташвили Е. Пути повышения конкурентоспособности транзитного коридора Грузии //Теоретичні та прикладні питання економіки. – 2018. – №. 1. – С. 79-87. // [http://tpe.econom.univ.kiev.ua/data/2018\\_36/zb36\\_07.pdf](http://tpe.econom.univ.kiev.ua/data/2018_36/zb36_07.pdf) (Дата обращения:26.02.2022)
22. Турецкая компания отказалась строить Намахванскую ГЭС, Кавказский Узел, 2021// <https://www.kavkaz-uzel.eu/articles/368352/> (Дата обращения:28.02.2022)
23. Турция стала крупнейшим торговым партнером Грузии, TRT Russian, 2021// <https://www.trtrussian.com/novosti-gruziya/turciya-stala-krupnejshim-torgovym-partnerom-gruzii-4206489> (Дата обращения:28.02.2022)
24. Working Group Phase II- Final Report Study of the Technical Potential for Trade of Electricity Between the Countries of Azerbaijan, Georgia and Turkey, USAID pp. 1-35 // [https://usea.org/sites/default/files/page\\_files/AGT%20Power%20Bridge%20Final%20%20030812.pdf](https://usea.org/sites/default/files/page_files/AGT%20Power%20Bridge%20Final%20%20030812.pdf) (Дата обращения:01.03.2022)
25. Inan F. , Yayloyan D., New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road, The Economic Policy Research Foundation of Turkey (TEPAV), 2018, pp.1-89 // <https://armenia-turkey.net/files/2020-04/oTvkvwhb0Z2ysfXTVQniYEDvII.pdf> (Дата обращения:03.03.2022)
26. Диалог между Арменией и Турцией пошел на взлет, Коммерсантъ, 2021 // <https://www.kommersant.ru/doc/5153439> (Дата обращения:03.04.2022)
27. Баку начал использовать пространство Армении для полетов, Российская Газета, 2021 // <https://rg.ru/2021/10/06/baku-nachal-ispolzovat-prostranstvo-armenii-dlia-poletov.html> (Дата обращения:03.04.2022)
28. Turkey, Armenia hold ‘constructive’ talks on mending ties, Al-Jazeera, 2021 // <https://www.aljazeera.com/news/2022/3/12/turkey-armenia-hold-constructive-talks-on-mending-ties> (Дата обращения: 04.04.2022)
29. Davtyan V. Armenia’s transport security within the framework of ITC TRACECA and “NorthSouth”, MATEC Web of Conferences 212, 05004 (2018) ICRE 2018, pp. 1-7, <https://doi.org/10.1051/matecconf/201821205004> (Дата обращения: 04.04.2022) // [https://www.academia.edu/60446711/Armenia\\_s\\_transport\\_security\\_within\\_the\\_framework\\_of\\_ITC\\_TRACECA\\_and\\_North\\_South](https://www.academia.edu/60446711/Armenia_s_transport_security_within_the_framework_of_ITC_TRACECA_and_North_South)

30. Евросоюз выделит Армении за 5 лет свыше 1,5 млрд. евро на реализацию пяти ключевых программ, ARKA, 2021 // [https://arka.am/ru/news/economy/evrosoyuz\\_vydelit\\_armenii\\_za\\_5 лет svyshe 1 5 mlrd evro na realizatsiyu pyati klyuchevykh programm/](https://arka.am/ru/news/economy/evrosoyuz_vydelit_armenii_za_5 лет svyshe 1 5 mlrd evro na realizatsiyu pyati klyuchevykh programm/) (Дата обращения: 04.04.2022)
31. Армения начинает работать над восстановлением железнодорожного сообщения с Азербайджаном, Eurasianet, 2022 // <https://russian.eurasianet.org/%D0%B0%D1%80%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F-%D0%BD%D0%B0%D1%87%D0%B8%D0%BD%D0%B0%D0%B5%D1%82-%D1%80%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C-%D0%BD%D0%B0%D0%B4-%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%D0%BC-%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%81%D0%BE%D0%BE%D0%B1%D1%89%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F-%D1%81-%D0%B0%D0%B7%D0%B5%D1%80%D0%B1%D0%B0%D0%B9%D0%B4%D0%B6%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%BC> (Дата обращения: 18.04.2022)
32. Morrison L., Southern Gas corridor: the geopolitical and geo-economic implications of an energy mega-project, The Journal of Energy and Development , Vol. 43, No. 1/2 (Autumn 2017 and Spring 2018), pp. 251-297 // <https://ru.scribd.com/document/398827196/Southern-Gas-Corridor-The-Geopolitical-and-Geo-Economic-Implications-of-an-Energy-Mega-Project-by-Lee-Morrison> (Дата обращения: 19.04.2022)