

Южный Кавказ в борьбе транзитных проектов: политика конкуренции маршрутов «Восток — Запад» и «Север — Юг»

Дудайти А. К.

Северо-Осетинский государственный университет им. К. Л. Хетагурова, Владикавказ, Российская Федерация

e-mail: adudaiti@mail.ru

ORCID: 0000-0002-7103-959X

РЕФЕРАТ

В статье рассматриваются политические последствия соперничества двух осей транспортной связности, а именно направлений «Восток — Запад» и «Север — Юг», в региональной среде, где инфраструктура превращается в инструмент внешней политики, управления рисками и перераспределения ресурсов. **Цель и задачи.** Определить, каким образом контроль над ключевыми узлами связности, включая порты, пограничные переходы и железнодорожные стыки, изменяет переговорную силу Армении, Азербайджана и Грузии и усиливает вовлеченность внешних акторов в условиях постконфликтной неопределенности и санкционных ограничений на евразийские потоки. Показать, при каких условиях инфраструктурные решения способствуют стабилизации, а при каких воспроизводят конфликтность вокруг статуса коммуникаций, гарантий проходимости и допустимых форм внешнего посредничества. **Методология.** Используются сравнительно-политический анализ и геоэкономический подход, позволяющие сопоставлять интересы государств региона и внешних центров силы через призму доступа к потокам и правил их администрирования. Применены концепт «политики инфраструктуры» и кейс-стади «узких мест» коридоров, охватывающие режимы пропуска, тарифную координацию, цифровое сопровождение грузов и стандарты безопасности. **Результаты.** Установлено, что «коридоризация» переводит часть конкуренции из сферы декларативной дипломатии в сферу управляемости потоков, поскольку тарифные настройки, таможенные процедуры и требования к безопасности становятся предметом торга и каналом внешнего влияния. Выявлены типовые инструменты внешних акторов, к которым относятся финансирование, технологические стандарты и цифровые требования. Эти инструменты закрепляют зависимость через «правила входа» в коридор, усиливают асимметрии между участниками и повышают политическую ценность инфраструктурных «узких мест» как источников ренты и рычагов давления. **Выводы.** Конкуренция осей связности одновременно стимулирует прагматическое сотрудничество и повышает риски эскалации в тех случаях, когда транспортные решения интерпретируются как изменение баланса суверенитета, а не как технический компромисс. Наиболее устойчивой стратегией для государств региона выступает управление «портфелем связности», которое предполагает диверсификацию партнеров, унификацию процедур, снижение политизации тарифов и привязку инфраструктурных решений к механизмам доверия, верификации и предсказуемости.

Ключевые слова: геоэкономика, связность, инфраструктура, суверенитет, безопасность, посредничество, санкции

Для цитирования: Дудайти А. К. Южный Кавказ в борьбе транзитных проектов: политика конкуренции маршрутов «Восток — Запад» и «Север — Юг» // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2026. Т. 20, № 1. С. 175–186. EDN: XCQCSZ

South Caucasus in the Struggle of Transit Projects: The Politics of Competition between the “East — West” and “North — South” Routes

Albert K. Dudayti

North Ossetian State University after K. L. Khetagurov, Vladikavkaz, Russian Federation

e-mail: adudaiti@mail.ru

ORCID: 0000-0002-7103-959X

ABSTRACT

The article examines the political consequences of rivalry between two connectivity axes — “East — West” and “North — South” — in a regional environment where infrastructure governance becomes a tool of foreign policy, risk management, and resource redistribution. **Aim and tasks.** To identify how control over critical connectivity nodes (ports, border crossings, rail junctions) changes bargaining power among Armenia, Azerbaijan, and Georgia and deepens external involvement under post-conflict uncertainty and sanctions-related constraints on Eurasian flows. To clarify when infrastructure choices support stabilisation and when they reproduce disputes over the status of communications, guarantees of passage, and acceptable forms of external mediation. **Methods.** The study combines comparative political analysis with a geoeconomic perspective, comparing regional states and external centres of power through access to flows and the rules that administer them. It applies the concept of infrastructure politics and focused case studies of corridor bottlenecks, including admission regimes, tariff coordination, digital cargo tracing, and security standards. **Results.** The findings show that corridorisation shifts part of competition from declarative diplomacy to the governability of flows: tariff settings, customs practices, and security requirements become bargaining objects and channels of external leverage. Typical external tools are identified — financing, technological standards, and digital requirements — that lock in dependency through “entry rules”, deepen asymmetries among participants, and increase the political value of bottlenecks as sources of rent and leverage. **Conclusion.** Connectivity rivalry can stimulate pragmatic cooperation, yet it also raises escalation risks when transport arrangements are interpreted as a redistribution of sovereignty rather than a technical compromise. A more resilient strategy for regional states is to manage a connectivity portfolio by diversifying partners, standardising procedures, reducing tariff politicisation, and linking infrastructure choices to trust-building, verification, and predictability mechanisms.

Keywords: geoeconomics, connectivity, infrastructure, sovereignty, security, mediation, sanctions

For citation: Dudayti A. K. South Caucasus in the Struggle of Transit Projects: The Politics of Competition between the “East — West” and “North — South” Routes // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2026. Vol. 20, No. 1. P. 175–186 (In Russ.). EDN: XCQCSZ

Введение

Транспортную связность на Южном Кавказе сегодня уже трудно воспринимать как «обычную» инфраструктурную тему, ограниченную тарифами, тонно-километрами и графиками движения. Она все более отчетливо превращается в самостоятельный политический феномен: маршруты становятся рычагами влияния, а узлы движения — точками давления. В условиях нерешенных противоречий и дефицита доверия контроль над портами, пограничными переходами, железнодорожными стыками и терминалами означает больше, чем управление логистикой [9]. Он позволяет воздействовать на переговорную повестку, ускоряя одни потоки, сдерживая другие, изменяя «цену» транзита и вместе с ней корректируя политические позиции сторон.

В этой логике Южный Кавказ становится пространством соперничества двух «осей связности». Направление «Восток — Запад» связано с расширением транскаспийских мультимодальных маршрутов

и усилением роли Азербайджана и Грузии как транзитных платформ между Каспийским и Черноморским бассейнами. После 2022 г. интерес к «Среднему коридору» вырос, но его жизнеспособность определяется не декларациями о диверсификации, а согласованием пограничных процедур, единообразием стандартов и способностью «склеить» морскую, железнодорожную и автодорожную логистику в единую цепочку. Поэтому институциональная рамка Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ) и работа профильных структур важны не только в экономическом, но и в политическом отношении, поскольку именно они формируют правила доступа и определяют, кто и на каких условиях проходит по маршруту¹. При этом аналитика подчеркивает зависимость коридора от «узких мест» и координации на всем протяжении трассы [17, р. 21–22].

Коридор «Север — Юг» предлагает иную логику, ориентированную на связность с южными рынками и сопряжение каспийского пространства с иранской инфраструктурой. Его политический смысл в том, что он меняет географию «обязательных посредников» и перенастраивает доступ к транзитной ренте. Поэтому конкуренция двух осей представляет собой не просто спор о скорости и стоимости доставки, а борьбу за стандарты и режимы допуска, за институты, которые «закрепляют» маршруты, а также за право определять, что следует считать безопасностью транзита и кто уполномочен обеспечивать ее соблюдение.

На Южном Кавказе инфраструктурная повестка особенно чувствительна, потому что почти неизбежно упирается в статус, суверенитет и символику контроля. Там, где в более стабильных регионах дискуссии сводятся к пропускной способности и тарифам, здесь решения о коммуникациях превращаются в спор о политическом порядке: кто администрирует маршрут, какие гарантии приемлемы, допустимы ли внешние механизмы контроля и где проходит граница между посредничеством и ограничением суверенных полномочий [8; 14; 19]. Не случайно «разблокирование» транспортных связей закреплено в постконфликтной рамке и связано с вопросами процедур и обеспечения транзита. В итоге даже «технические» параметры, такие как режим пропуска, досмотр, охрана и сопровождение, воспринимаются как политические заявления².

Цель статьи заключается в выявлении политических эффектов конкуренции осей «Восток — Запад» и «Север — Юг» и в анализе механизмов, посредством которых инфраструктура становится инструментом перераспределения влияния. Исследовательский вопрос формулируется так: как конкуренция коридоров меняет переговорные позиции Армении, Азербайджана и Грузии и как внешние акторы конвертируют финансовые, технологические и нормативные инструменты в политическое влияние через режимы транзита? Рабочая гипотеза состоит в том, что «коридоризация» повышает стратегическую ценность «узких мест» и усиливает асимметрии: она одновременно стимулирует кооперацию ради транзитной ренты и воспроизводит конфликтность вокруг статуса коммуникаций и гарантий проходимости [18, р. 5–6].

Научная новизна исследования заключается в трактовке конкуренции осей связности как соперничества режимов управления потоками, т. е. политических моделей, задающих правила доступа, контроля и распределения выгод, а не как нейтрального сравнения маршрутов по протяженности и стоимости. В прикладном плане работа описывает стратегии, позволяющие государствам региона извлекать выгоды из транзита, не превращая логистическую зависимость в политическую уязвимость, и выделяет условия, при которых инфраструктурные решения поддерживают предсказуемость и доверие.

Материалы и методы

Эмпирическую основу исследования составляют материалы, которые позволяют рассматривать коридоры не только как «линию на карте» и набор объектов, но как институционально оформленный режим движения. В работе используются официальные документы и заявления, фиксирующие подходы

¹ Trans-Caspian International Transport Route (TITR/TMTM). Official website [Электронный ресурс]. URL: <https://middlecorridor.com/> (дата обращения: 30.12.2025).

² Заявление Президента Азербайджанской Республики, Премьер-министра Республики Армения и Президента Российской Федерации от 10 ноября 2020 г. П. 9 [Электронный ресурс] // Президент России. URL: <https://kremlin.ru/events/president/news/64384> (дата обращения: 30.12.2025).

к разблокированию и администрированию коммуникаций, а также рамки допустимого контроля и гарантирования транзита. Дополнительный слой источников составляют аналитические доклады и исследования, в которых описываются «узкие места» и процедурные барьеры, начиная от портовой перевалки и времени прохождения границ и заканчивая согласованием стандартов по всей цепочке перевозки. Именно этот корпус материалов позволяет сопоставлять заявляемые политические цели с фактической конфигурацией ограничителей и издержек, которые делают коридор либо конкурентоспособным, либо уязвимым.

Методологически статья сочетает сравнительно-политический анализ и геоэкономический подход, поскольку конкуренция «Восток — Запад» и «Север — Юг» на Южном Кавказе одновременно означает борьбу за правила и за выгоды. Сравнительно-политический анализ позволяет сопоставить стратегии Армении, Азербайджана и Грузии: роль транзита в их национальных установках, воспринимаемые угрозы, приемлемые модели управления коммуникациями и пределы внешнего участия. Геоэкономический подход рассматривает коридоры как инструменты распределения транзитной ренты и доступа к рынкам, а также как способ перенастройки зависимости в условиях санкционных и военных рисков, когда маршрут становится активом, закрепляющим «правила входа» и издержки.

Связующим звеном исследования выступает фокус на инфраструктурных и процедурных «узких местах», т. е. точках, в которых геоэкономика непосредственно трансформируется в политику. Анализируются портовые и морские звенья, пограничные процедуры, пропускная способность железных дорог и «недостающие» участки, а также устойчивость цифрового сопровождения. Дополнительно применяется элемент дискурс-анализа, позволяющий оценить, каким образом коридоры описываются — как проекты устойчивости, развития или безопасности либо, напротив, как риски для суверенитета, — и как соответствующие нарративы легитимируют решения об администрировании и контроле.

В статье используются следующие рабочие определения и индикаторы: 1) «переговорная сила» государства понимается как способность изменять условия доступа к транзиту, включая тарифы, процедуры, требования безопасности и формат посредничества; 2) «незаменимость узла» определяется как степень, при которой исключение узла (порта, погранперехода, стыка) приводит к непропорциональному росту времени и (или) стоимости маршрута вследствие отсутствия эквивалентных обходных альтернатив; 3) «транзитная рента» трактуется как совокупность прямых доходов (сборов, тарифов, портовых и терминальных услуг, сервисной логистики) и косвенной политико-экономической ренты; 4) «стратегическая ценность» коридора или узла рассматривается как интегральная характеристика, отражающая масштаб потенциального потока, незаменимость или дефицит альтернатив, а также чувствительность к рискам, включая санкционные ограничения, угрозы безопасности и постконфликтный статус коммуникаций. Концептуально предложенная рамка опирается на исследования инфраструктурной власти и инфраструктурного пространства [7; 11; 15; 16].

Ось «Восток — Запад»: транскаспийская связность как политический ресурс

Ось «Восток — Запад» в южнокавказской проекции живет по логике «маршрута-режима»: ее конкурентоспособность определяется не только километрами и скоростью, но тем, насколько стройно выстроены правила допуска к потоку. На практике политический вес приобретают, казалось бы, «скучные» элементы, такие как единая технология перевозок, согласованные графики, сквозные тарифы, режим «единого окна», цифровое отслеживание и стандарты проверок. Не случайно в институциональном описании TITR среди целей выделяются интегрированные логистические решения, эффективная тарифная политика, унификация перевозочного процесса и сокращение административных и таможенных барьеров. Иными словами, борьба идет не столько за дорогу, сколько за «правила входа», которые распределяют транзитную ренту и транзакционные издержки между участниками.

Для Азербайджана и Грузии ставка на транскаспийскую связность является способом превратить географию в переговорный ресурс: чем предсказуемее и «управляемее» транзит, тем выше доверие грузоотправителей и тем легче переводить инфраструктурные проекты в инвестиции и долгосрочные стан-

дарты. Однако именно зависимость маршрута от координации делает его политически амбивалентным: усиливается соблазн закрепить управление через внешние площадки или «технические» требования. По оценке Всемирного банка, узкие места Среднего коридора во многом связаны с координацией и управлением коридором, портово-морским плечом, железной дорогой, погранпереходами и, что особенно показательно, обменом данными и информацией¹. В такой конфигурации «мягкая инфраструктура» (правила, цифровые контуры, совместимость процедур) становится тем самым пространством, где геоэкономика непосредственно превращается в политику.

Именно поэтому транскаспийская ось постоянно «проверяется» узкими местами, и каждая задержка быстро приобретает политическую окраску. По данным Всемирного банка, в 2022 г. перевозка по маршруту от Достыка/Хоргоса до Констанцы через Средний коридор в среднем занимала около 50–53 дней; среди причин отмечались дефицит судов и ошибки в судовых документах². В логистике это выглядит как проблема надежности, но в политике — как вопрос контроля: кто отвечает за «гарантию времени», кто определяет требования к документам, кто вправе вводить дополнительные проверки ради безопасности, и кто в конечном счете получает рычаг влияния через управление неопределенностью. Когда маршрут становится альтернативой в период турбулентности, цена непредсказуемости растет, а вместе с ней растет и привлекательность институтов, обещающих «сквозную» управляемость.

На этом фоне внешняя кооперация вокруг «Востока — Запада» почти неизбежно оборачивается конкуренцией за нормативное лидерство: технологические решения и стандарты, включая цифровые, становятся механизмом долгосрочного влияния через регулирование доступа к маршруту [12, р. 2]. Российские исследователи отмечают, что после Второй карабахской войны транспортная повестка приобрела характер жесткой конкуренции, вплоть до «транспортной войны», в которую вовлечены не только стороны конфликта, но и внешние акторы [1, с. 108–109; 2, с. 123–124]. Зарубежные работы по Среднему коридору также подчеркивают, что маршруты на Южном Кавказе выступают и экономическим ресурсом, и фактором региональной стабильности, требующим согласованных политических решений, а не только строительства [13, р. 149–150]. В итоге чем сильнее коридор зависит от процедурной согласованности, тем острее борьба за «правила письма» и тем выше вероятность, что технические настройки закрепят влияние во времени.

Оценки грузопотоков по двум осям связности см. в табл. 1.

Таблица 1

Оценки грузопотоков по двум осям связности, 2024–2025 гг.

Table 1. Estimated freight volumes for two connectivity axes, 2024–2025

Показатель	Ось «Восток — Запад» (транскаспийский маршрут)	Ось «Север — Юг» (коридор «Север — Юг»)
Объем перевозок за 2024 г.	4,5 млн т; контейнеры 56,5 тыс. TEU*	26,9 млн т (оценка); по железной дороге 12,9 млн т
Оценка/прогноз на 2025 г.	5,2 млн т (оценка ряда отраслевых обзоров)	28 млн т (проектная оценка в обзорах по развитию коридора)
Примечание об источниках	Данные и сообщения отраслевых агрегаторов и информагентств, ссылающихся на статистику участников маршрута	Оценки профильных ведомств и отраслевых аналитических обзоров по развитию коридора

Примечание: TEU* (twenty-foot equivalent unit) — условная единица вместимости, равная одному двадцатифутовому контейнеру.

Источник: составлено автором по данным The Astana Times [Электронный ресурс]. URL: <https://astanatimes.com/2025/03/kazakhstan-container-shipments-via-trans-caspian-route-increases-2-7-times-in-2024/>; OECD [Электронный ресурс]. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/ru/publications/reports/2025/11/enhancing-the-competitiveness-of-the-trans-caspian-transport-corridor-in-central-asia_e989025f/16b38a02-ru.pdf (дата обращения: 29.12.2025).

¹ Middle Trade and Transport Corridor. P. 10–11 [Электронный ресурс] // World Bank. URL: <https://docs.yandex.ru/docs/view?tm=1773581849&tld=ru&lang=en&name=Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf> (дата обращения: 30.12.2025).

² Там же.

Ось «Север — Юг»: альтернативная связность и политика сопряжения интересов

Ось «Север — Юг» в южнокавказской конфигурации держится не столько на «красивой линии на карте», сколько на способности участников собрать разноскоростные участки и разнородные режимы контроля в единый предсказуемый транзитный механизм¹. Коридор здесь, прежде всего, юридически и процедурно «сшитая» связность: рамочное соглашение задает общую логику, но конкурентоспособность рождает повседневная управляемость маршрута, от пропускной способности границы до совместимости графиков, терминалов и цифрового сопровождения. Поэтому «Север — Юг» особенно чувствителен к «недостающим звеньям», когда один незавершенный участок обесценивает усилия на соседних направлениях [4, с. 35]. Показательный пример — соединение Решт — Астара, которое в экспертной литературе рассматривается как развязка, превращающая проект из политического лозунга в работающую сеть [6, с. 83–84].

Иран в этой оси выступает не только «южным якорем», но и держателем собственных «красных линий»: для Тегерана коммуникации на северной дуге представляют собой одновременно доступ к рынкам и вопрос стратегической глубины. Отсюда настороженность к конструкциям, где транзит начинает напоминать «особый режим» контроля, и, напротив, интерес к решениям, повышающим пропускную способность без переопределения статуса маршрута. В этой логике сопряжение интересов не должно превращаться в вытеснение, поэтому конкурирующие идеи «коридоризации» воспринимаются как попытка переписать транзитную географию и перераспределить рычаги управления. Здесь особенно заметна политическая природа оси «Север — Юг»: спор идет не только о километрах, но о том, кто и на каких условиях гарантирует проходимость и администрирование [10, р. 6–7].

Роль России и Азербайджана в «Север — Юг» уместно описывать как «политику синхронизации»: Москва заинтересована в устойчивом институциональном закреплении альтернативных направлений [21, р. 160–162], а Баку стремится к максимизации эффекта «стыка», при котором одна платформа обслуживает разные оси и расширяет пространство маневра. Но многовекторность повышает ценность процедур: чем больше маршрутов сходится в одном узле, тем сильнее искушение использовать тарифы, стандарты контроля и цифровые требования как инструмент перераспределения выгод. Симптоматично, что в евразийских интеграционных механизмах «узкие места» описываются как управленческая проблема транзитной архитектуры, а их устранение связывается с ростом доступности рынков и снятием инфраструктурных ограничений, включая направления «Север — Юг»². В итоге политическая эффективность коридора складывается из двух параллельных процессов: достройки материальных «разрывов» (где один участок способен «задушить» всю цепочку) и выстраивания согласованных правил, которые делают маршрут воспроизводимым и, следовательно, конвертируемым во влияние [5, с. 4–5].

Инструменты конкуренции и механизмы снижения конфликтности

Конкуренция за коридоры на Южном Кавказе проявляется не только в строительстве портов, линий, терминалов, но прежде всего в борьбе за режимы управления потоками, т. е. за правила допуска, стандарты, тарифы и «легитимные» форматы гарантирования транзита. Чтобы избежать повторения логики осей, этот раздел начинается с типологии инструментов конкуренции, которые используются как внутренними участниками, так и внешними акторами.

В аналитических целях инструменты сгруппированы в пять блоков: 1) финансирование и связанные с ним условности; 2) технологические стандарты и цифровые требования; 3) погранично-таможенные процедуры и «регулирование скорости»; 4) тарифная политика и перераспределение транзитной ренты;

¹ European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). North-South Corridor (Sisian-Kajaran) Road Project [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ebrd.com/home/work-with-us/projects/psd/51293.html> (дата обращения: 15.02.2026).

² Сводная информация государств — членов ЕАЭС о мероприятиях по развитию отдельных участков евразийских транспортных коридоров (маршрутов), выявлению и устранению «узких мест». С. 1, 6. [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. URL: https://eec.eaunion.org/upload/medialibrary/ab9/ig5ddv96wt5nds7r27njp83yh3qfghx3/Uzkie-mesta-infrastruktury-_Protokol-Soveta-ruk_ley_-KA_9-ot-26.06.2025_.pdf (дата обращения: 30.12.2025).

5) секьюритизация инфраструктуры и протоколы безопасности. Для каждого блока выделяются риски политизации и практические механизмы деэскалации, позволяющие переводить соперничество из «политики статуса» в «политику процедур».

Первым инструментом является финансирование инфраструктуры и институтов управления коридором (кредиты, гранты, концессии, государственно-частное партнерство). На уровне экономики оно ускоряет ввод мощностей; на уровне политики оно закрепляет долгосрочные обязательства через условия закупок, технические требования и привязку к «правилам» эксплуатации. Снижение конфликтности требует диверсификации источников, прозрачных конкурсных процедур и разграничения коммерческих и политических условий участия (чтобы финансирование не превращалось в инструмент исключения и давления).

Вторым инструментом выступают технологические стандарты и цифровые процедуры. На первый взгляд речь идет лишь об удобстве, а именно — переходе на электронные документы, обмене данными и отслеживании грузов. Но фактически стандарты задают «правила входа» в маршрут: совместим, значит, проходишь быстро, не совместим — застреваешь в ручных проверках и повторных сверках [21, р. 160]. Всемирный банк связывает задержки на пограничных железнодорожных узлах в том числе с отсутствием электронного обмена данными и неэффективностью операций, а цифровизацию рассматривает как способ повысить координацию, прозрачность и сквозное отслеживание. Дорожная карта TRACECA (Transport Corridor Europe — Caucasus — Asia) также акцентирует гармонизацию транспортных и таможенных процедур при использовании электронных документов, переводя контроль из «бумажного» в сопоставимый цифровой формат. Отсюда механизмы деэскалации: взаимное признание документов, поэтапная гармонизация требований и интероперабельные платформы, чтобы стандарты не превращались в тихий барьер.

Третьим и наиболее «чувствительным» инструментом являются погранично-таможенные процедуры и «регулирование скорости»: приоритеты пропуска, глубина досмотра, разрешительные режимы, нормативные и фактические сроки. Политизация начинается там, где исчезают измеримые критерии: без прозрачных стандартов времени и оснований задержки любой сбой легко объясняется политическим мотивом и становится поводом для ответных мер. Поэтому снижение конфликтности связано с переводом границы из пространства интерпретаций в пространство метрик: цифровизация («единое окно», предварительное информирование), нормативные сроки, совместный мониторинг времени на границе и публикация агрегированных данных. Это согласуется с выводом о том, что эффективность коридора обеспечивается не столько новым строительством, сколько кооперацией, координацией процедур и общими логистическими стандартами [18, р. 51–52].

Четвертый инструмент связан с тарифной политикой и включает ставки, скидки, квоты, «временные акции» и исключения. Такие меры перераспределяют транзитную ренту и поэтому неизбежно приобретают политическое измерение. Снижение напряженности в этой сфере также носит процедурный характер и предполагает прозрачные формулы тарификации, понятные основания предоставления льгот и постоянный механизм урегулирования споров, опирающийся на проверяемые параметры.

Наконец, пятым инструментом выступает обеспечение безопасности инфраструктуры. Защита ключевых узлов необходима, однако чрезмерная секьюритизация может служить оправданием произвольных ограничений транзита. Компромиссной моделью являются совместные протоколы реагирования, обмен информацией и четкое разведение мер безопасности и коммерческих процедур. Показательно, что для «Север — Юг» устранение «нефизических барьеров» описывается как комплекс мер, начиная от согласования тарифов, пересечения границы и заканчивая цифровыми документами и механизмом управления коридором [20, р. 2], т. е. устойчивость предлагается строить на согласованных правилах, а не на исключительности и давлении.

В целом снижение конфликтности достигается переходом от «политики статуса» к «политике процедур». Чем правила «единее», проверяемое и совместимее, тем меньше пространства для подозрений и ответных шагов. Эти инструменты и меры деэскалации сведены в табл. 2 как набор практических «предохранителей» коридорной конкуренции.

Политические инструменты конкуренции за связность и их эффекты

Table 2. Political instruments of connectivity competition and their effects

Инструмент	Как проявляется	Политический эффект	Риски	Механизмы снижения рисков
Финансирование инфраструктуры	Кредиты, гранты, концессии, государственно-частные схемы	Закрепление долгосрочных обязательств и приоритетов	Зависимость от одного источника финансирования	Диверсификация инвесторов, прозрачные конкурсные процедуры
Технологические стандарты	Требования к безопасности, цифровому сопровождению, обмену данными	Контроль через «правила входа» в коридор	Исключение отдельных участников из-за несовместимости	Взаимное признание стандартов, поэтапная гармонизация
Процедуры на границах	Таможня, контроль, разрешительные режимы	Управление скоростью и предсказуемостью потоков	Политизация пропуска и «ручное управление»	Единые протоколы, цифровизация, независимый аудит процедур
Тарифная политика	Ставки, скидки, приоритеты, квоты	Перераспределение транзитной ренты	Конфликт из-за воспринимаемой дискриминации	Формулы тарифов, понятные всем участникам, механизмы урегулирования споров
Безопасность инфраструктуры	Охрана узлов, режимы доступа, специальные регламенты	Усиление роли силового и политического компонента	Секьюритизация логистики и рост недоверия	Совместные протоколы реагирования, обмен информацией, верификация

Источник: составлено автором на основе анализа материалов OECD [Электронный ресурс]. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/ru/publications/reports/2025/11/enhancing-the-competitiveness-of-the-trans-caspian-transport-corridor-in-central-asia_e989025f/16b38a02-ru.pdf; Index1520 [Электронный ресурс]. URL: <https://index1520.com/en/analytics/preodolenie-infrastrukturnykh-barerov-na-puti-razvitiya-mtk-sever-yug/>; ТАСС [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/24428363> (дата обращения: 29.12.2025).

Результаты и обсуждение

Сопоставительный анализ показывает, что конкуренция осей «Восток — Запад» и «Север — Юг» повышает политическую ценность узлов связности и тем самым меняет распределение влияния в регионе. Переговорная сила государств растет не пропорционально протяженности их участков, а пропорционально незаменимости контролируемых элементов, а именно портов, погранпереходов, железнодорожных стыков, терминалов. Там, где узел становится обязательным для прохождения потоков, управляемость транзита превращается в дипломатический ресурс через приоритеты пропуска, условия доступа, рамки безопасности и режимы администрирования. В постконфликтной конфигурации это особенно заметно: тема коммуникаций встроена в логику урегулирования и потому неизбежно «нагружается» политическими смыслами, а инфраструктура работает как «материализованный аргумент», влияя на издержки и предсказуемость для партнеров.

Центр соперничества смещается от строительства к регулированию доступа к построенному. Конкурентоспособность коридора задается процедурными характеристиками, в частности, скоростью и прозрачностью таможенных действий, стандартами безопасности, цифровым сопровождением, тарифными режимами и контролем. В итоге именно стандарты и процедуры формируют «правила входа» и закрепляют долгосрочное влияние: актор, который определяет цифровые требования и протоколы обмена данными, задает институциональную рамку для остальных. При множественности границ ключевыми ограничителями становятся не только мощности, но и координация, обмен данными и управляемость коридора как системы. Стандартизация при этом двойственна: она снижает транзакционные издержки, но при низком доверии воспринимается как механизм исключения или фиксации асимметрий, когда «совместимость» означает зависимость.

По мере роста ценности узлов усиливается «безопасностное» измерение транзита. Охрана критической инфраструктуры и устойчивость цепочек поставок необходимы, но секьюритизация создает риск политизации, т. е. специальные режимы контроля могут трактоваться как скрытое ограничение транзита или попытка изменить баланс суверенного управления. Поэтому устойчивость зависит от прозрачных

критериев контроля, разграничения мер безопасности и коммерческих процедур и совместимых протоколов реагирования; в практике устранения «узких мест» акцент закономерно делается на управляемости и измеримости процедур, без которых безопасность превращается в оправдание исключений.

Эффекты конкуренции различаются по странам, что подтверждает неодинаковые «политические функции» транзита. Азербайджан, участвуя в нескольких направлениях связности, получает портфельную стратегию и расширяет внешнеполитический маневр, используя узлы и условия доступа как ресурс¹. Для Грузии ключевым фактором является институциональная предсказуемость и единообразие применения правил, определяющие доверие перевозчиков и партнеров [3, с. 483–484].

Для Армении первостепенны юридическая определенность режимов администрирования и процедуры верификации, поскольку коммуникации напрямую связаны с вопросами суверенитета и гарантий. Армянская стратегия в условиях конкуренции осей во многом носит компенсаторный характер: при отсутствии прямого выхода к морю и при сохраняющихся ограничениях коммуникаций с Турцией и Азербайджаном Ереван стремится одновременно (а) укрепить внутреннюю связность по линии Север — Юг (включая крупные проекты на южном, Сюникском участке) и (б) переопределить повестку «разблокирования» как восстановление региональной «сетевости» без экстерриториальных режимов. Инициатива Crossroads of Peace прямо фиксирует принципы суверенитета и юрисдикции государств транзита, а также взаимность и равенство в использовании инфраструктуры, тем самым предлагая «процедурную» альтернативу коридорным моделям, воспринимаемым как перераспределение контроля². Одновременно армянский пример наглядно демонстрирует, как внешние посреднические предложения (вплоть до идей внешнего управления по спорным участкам) становятся частью торга о гарантиях проходимости, усиливая чувствительность вопроса статуса коммуникаций и повышая политическую цену любого «технического» решения³.

В целом конкуренция осей не неизбежно конфронтационна: она становится конфликтной, когда инфраструктурные решения нагружаются символикой признания и трактуются как перераспределение суверенного баланса. Напротив, ориентация на «политику процедур», включающую совместимость стандартов, прозрачность тарифов, цифровизацию контроля и действенные механизмы урегулирования споров, переводит соперничество в управляемую форму. Следовательно, модернизация инфраструктуры должна сопровождаться институционализацией транзитного режима: сочетание инвестиций и согласованных правил обеспечивает предсказуемость и снижает риски эскалации, сохраняя пространство взаимной выгоды.

Заключение

Проведенный анализ подтверждает, что конкуренция осей «Восток — Запад» и «Север — Юг» на Южном Кавказе представляет собой соперничество не столько маршрутов, сколько режимов управления потоками. Инфраструктура здесь быстро приобретает политический вес: контроль над ключевыми узлами (портами, погранпереходами, железнодорожными стыками, терминалами) превращает управляемость транзита в переговорный ресурс и позволяет влиять на доступ к рынкам и распределение транзитной ренты. Поэтому «коридоризация» делает узлы одновременно точками роста и потенциальными триггерами напряженности: сбой воспринимаются как политический сигнал, а не как случайность.

Решающую роль играют не столько стройки, сколько нормативно-процедурная «начинка» коридора, включающая стандарты, таможенные практики, цифровое сопровождение, тарифы и баланс мер безопасности. Эти элементы задают «правила входа» и могут закреплять асимметрии при непрозрачном или избирательном применении, тогда как их институционализация (совместимость стандартов,

¹ Azerbaijan. Transport Connectivity (brochure) [Электронный ресурс]. Baku : Transit.gov.az, 2025. URL: <https://transit.gov.az/storage/Transport-Connectivity-Brochure-15092025.pdf> (дата обращения: 15.02.2026).

² The Government of the Republic of Armenia. The Crossroads of Peace (brochure). URL: https://www.courrier.am/sites/default/files/pdf/the_crossroad_of_peace-brochure-1.pdf (дата обращения: 15.02.2026).

³ US has told Armenia it is ready to manage transport corridor with Azerbaijan, Armenpress reports // Reuters. 16.07.2025. URL: <https://www.reuters.com/world/us-has-told-armenia-it-is-ready-manage-transport-corridor-with-azerbaijan-2025-07-16/> (дата обращения: 15.02.2026).

измеримые сроки на границе, предсказуемые тарифы, интероперабельные цифровые решения) переводит соперничество в управляемую взаимозависимость и повышает устойчивость маршрутов.

Для государств региона рациональнее управлять портфелем связности, а не ставить все на один маршрут: диверсифицировать направления и партнеров, удерживая недискриминационные правила доступа и работающие механизмы урегулирования споров. Критически важно разделять безопасность и коммерческие процедуры: охрана инфраструктуры необходима, но ее секьюритизация легко превращает контроль в инструмент давления. В итоге коридорная конкуренция может работать на стабилизацию, если материальные инвестиции сопровождаются формированием институциональной архитектуры транзита, т. е. понятных, измеримых и совместимых правил, обеспечивающих предсказуемость и снижающих риск эскалации при сохранении пространства для прагматического взаимодействия.

Список литературы

1. *Давтян В. С., Маргарян Н. И.* Стратегический потенциал транспортного коридора «Армения — Иран — Индия» // Россия и новые государства Евразии. 2024. № 1 (62). С. 99–112. EDN: ABWFOC. DOI: 10.20542/2073-4786-2024-1-99-112
2. *Давтян В. С., Маргарян Н. И.* Транспортные коммуникации Южного Кавказа после войны в Нагорном Карабахе // Россия и новые государства Евразии. 2022. № 1 (LIV). С. 123–135. EDN: HQRTFY. DOI: 10.20542/2073-4786-2022-1-123-135
3. *Дудайтш А. К.* Грузия и США: региональные последствия партнерства для Южного Кавказа // Регионология (Russian Journal of Regional Studies). 2025. Т. 33. № 3. С. 483–499. EDN: DZLYTW. DOI: 10.15507/2413-1407.129.033.202503.483-499
4. *Лузянин С. Г., Семенова Н. К.* Международный коридор «Север — Юг»: транспортный проект или большая геополитика? // Азия и Африка сегодня. 2023. № 12. С. 5–14. EDN: SJKGLM. DOI: 10.31857/S032150750029003-5
5. *Малышева Д. Б.* Международный транспортный коридор «Север — Юг» и страны Центральной Азии // Ближний и Постсоветский Восток. 2024. № 4 (8). С. 7–21. EDN: YLOANH. DOI: 10.31249/j.2949-2408.2024.04.01
6. *Федулов И. В.* Международный транспортный коридор «Север — Юг» в новых геополитических условиях: современное состояние и перспективы // Восточная аналитика. 2023. Т. 14. № 3. С. 81–97. EDN: YQIZFQ. DOI: 10.31696/2227-5568-2023-03-81-97
7. *Anand N., Gupta A., Appel H.* (Eds.). The Promise of Infrastructure. Durham : Duke University Press, 2018. 264 p. ISBN: 978-1-4780-0018-1. DOI: 10.1215/9781478002031
8. *Claessen K.* Connectivity and Competition in the South Caucasus. ICDS Analysis. Tallinn : International Centre for Defence and Security, January 2026. URL: https://icds.ee/static/icds_analysis_connectivity_and_competition_in_the_south_caucasus_koen_claessen_january_2026.pdf (дата обращения: 15.02.2026).
9. *Cowen D.* The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014. 326 p. EDN: VGIGOJ
10. *De Waal T.* Russia, the South Caucasus and the Black Sea. Policy Paper. Transatlantic Foundation // Russia Strategic Initiative, 2025. P. 1–10. URL: <https://www.transatlantic.org/wp-content/uploads/2025/05/TLN-RSI-Caucasus-Policy-Paper-De-Waal.pdf>
11. *Easterling K.* Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space. London; New York : Verso, 2014. 256 p.
12. *Fraioli P.* Greater consensus on improving the Middle Corridor // Strategic Comments. 2023. Vol. 29. No. 10. P. IX–XII. EDN: EPSWFO. DOI: 10.1080/13567888.2023.2295138
13. *Gafarlı T.* Unlocking the Potential in the South Caucasus: The Zangezur Corridor’s Impact on the Trans-Caspian International Transport Route (Middle Corridor) // Perceptions: Journal of International Affairs. 2025. Vol. 29, No. 2. P. 148–173. URL: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/4154376>
14. *Guliyev F.* The South Caucasus: Connectivity Initiatives and Regional Fragmentation // Third World Quarterly. 2026. DOI: 10.1080/01436597.2026.2621911

15. *Larkin B.* The Politics and Poetics of Infrastructure // *Annual Review of Anthropology*. 2013. Vol. 42. P. 27–343. DOI: 10.1146/annurev-anthro-092412-155522.
16. *Mann M.* The Autonomous Power of the State: Its Origins, Mechanisms and Results // *European Journal of Sociology / Archives Européennes de Sociologie*. 1984. Vol. 25, No. 2. P. 185–213. DOI: 10.1017/S0003975600004239
17. OECD. *Realising the Potential of the Middle Corridor*. Paris : OECD Publishing, 2023. 142 p. DOI: 10.1787/635ad854-en
18. *Prause G.* (Ed.). *The South Caucasian transport corridor: A new Eurasian transport option* // *Wismarer Diskussionspapiere (Wismar Discussion Papers)*. No. 03/2024. Wismar: Hochschule Wismar — Wismar Business School, 2024. 74 p. ISBN: 978-3-948862-16-9.
19. *Smolnik F.* Dis/Connectivity in the South Caucasus: Imaginaries, the Effects of Power, Ambivalences. SWP Research Paper 2023/RP 09. Berlin : Stiftung Wissenschaft und Politik, 2023. DOI: 10.18449/2023RP09
20. *Vinokurov E.* (Ed.), *Ahunbaev A., Usmanov N., Zaboiev A.* International North-South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure. Reports and Working Papers 22/2. Almaty, Moscow : Eurasian Development Bank, 2022. 82 p.
21. *Vinokurov E. Yu., Ahunbaev A. I., Zaboiev A. I.* International North — South Transport Corridor: Boosting Russia's "Pivot to the South" and Trans-Eurasian Connectivity // *Russian Journal of Economics*. 2022. Vol. 8, No. 2. P. 159–173. EDN: ZWFPOW. DOI: 10.32609/j.ruje.8.86617

Об авторе:

Дудайти Альберт Константинович, доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой всеобщей истории, Северо-Осетинский государственный университет имени Коста Левановича Хетагурова (Владикавказ, Российская Федерация);
e-mail: adudaiti@mail.ru
ORCID: 0000-0002-7103-959X

References

1. Davtyan, V. S., Margaryan, N. I. Strategic Potential of the "Armenia — Iran — India" Transport Corridor // *Russia and New States of Eurasia*. 2024. No. 1 (62). P. 99–112. (In Russ.) EDN: ABWFOC. DOI: 10.20542/2073-4786-2024-1-99-112
2. Davtyan, V. S., Margaryan, N. I. Transport Communications of the South Caucasus after the War in Nagorno-Karabakh // *Russia and New States of Eurasia*. 2022. No. 1 (LIV). P. 123–135. (In Russ.) EDN: HQRTFY. DOI: 10.20542/2073-4786-2022-1-123-135
3. Dудайти, А. К. Georgia and the United States: Regional Consequences of Partnership for the South Caucasus // *Regionology (Russian Journal of Regional Studies)*. 2025. Vol. 33, No. 3. P. 483–499. (In Russ.) EDN: DZLYTW. DOI: 10.15507/2413-1407.129.033.202503.483-499
4. Luzyanin, S. G., Semenova, N. K. The International North–South Corridor: A Transport Project or "Big Geopolitics"? // *Asia and Africa Today*. 2023. No. 12. P. 5–14. (In Russ.) EDN: JKGLM. DOI: 10.31857/S032150750029003-5
5. Malysheva, D. B. The International North-South Transport Corridor and the Countries of Central Asia // *Middle and Post-Soviet East*. 2024. No. 4 (8). P. 7–21. (In Russ.) EDN: YLOAHH. DOI: 10.31249/j.2949-2408.2024.04.01
6. Fedulov, I. V. The International North-South Transport Corridor in the New Geopolitical Conditions: Current State and Prospects // *Eastern Analytics*. 2023. Vol. 14, No. 3. P. 81–97. (In Russ.) EDN: YQIZFQ. DOI: 10.31696/2227-5568-2023-03-81-97
7. Anand, N., Gupta, A., Appel, H. (Eds.). *The Promise of Infrastructure*. Durham : Duke University Press, 2018. 264 p. ISBN: 978-1-4780-0018-1. DOI: 10.1215/9781478002031

8. Claessen, K. Connectivity and Competition in the South Caucasus. ICDS Analysis. Tallinn : International Centre for Defence and Security, January 2026. URL: https://icds.ee/static/icds_analysis_connectivity_and_competition_in_the_south_caucasus_koen_claessen_january_2026.pdf
9. Cowen, D. The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014. 326 p. EDN: VGIGOJ
10. De Waal, T. Russia, the South Caucasus and the Black Sea. Policy Paper. Transatlantic Foundation // Russia Strategic Initiative, 2025. P. 1–10. URL: <https://www.transatlantic.org/wp-content/uploads/2025/05/TLN-RSI-Caucasus-Policy-Paper-De-Waal.pdf>
11. Easterling, K. Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space. London; New York : Verso, 2014. 256 p.
12. Fraioli, P. Greater consensus on improving the Middle Corridor // Strategic Comments. 2023. Vol. 29. No. 10. P. IX–XII. EDN: EPSWFO. DOI: 10.1080/13567888.2023.2295138
13. Gafarlı, T. Unlocking the Potential in the South Caucasus: The Zangezur Corridor’s Impact on the Trans-Caspian International Transport Route (Middle Corridor) // Perceptions: Journal of International Affairs. 2025. Vol. 29, No. 2. P. 148–173. URL: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/4154376>
14. Guliyev, F. The South Caucasus: Connectivity Initiatives and Regional Fragmentation // Third World Quarterly. 2026. DOI: 10.1080/01436597.2026.2621911
15. Larkin, B. The Politics and Poetics of Infrastructure // Annual Review of Anthropology. 2013. Vol. 42. P. 27–343. DOI: 10.1146/annurev-anthro-092412-155522
16. Mann, M. The Autonomous Power of the State: Its Origins, Mechanisms and Results // European Journal of Sociology / Archives Européennes de Sociologie. 1984. Vol. 25, No. 2. P. 185–213. DOI: 10.1017/S0003975600004239
17. OECD. Realising the Potential of the Middle Corridor. Paris : OECD Publishing, 2023. 142 p. DOI: 10.1787/635ad854-en
18. Prause, G. (Ed.). The South Caucasian transport corridor: A new Eurasian transport option // Wismarer Diskussionspapiere (Wismar Discussion Papers). No. 03/2024. Wismar: Hochschule Wismar — Wismar Business School, 2024. 74 p. ISBN: 978-3-948862-16-9.
19. Smolnik, F. Dis/Connectivity in the South Caucasus: Imaginaries, the Effects of Power, Ambivalences. SWP Research Paper 2023/RP 09. Berlin : Stiftung Wissenschaft und Politik, 2023. DOI: 10.18449/2023RP09
20. Vinokurov, E. (Ed.), Ahunbaev A., Usmanov N., Zaboev A. International North-South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure. Reports and Working Papers 22/2. Almaty, Moscow : Eurasian Development Bank, 2022. 82 p.
21. Vinokurov, E. Yu., Ahunbaev, A. I., Zaboev, A. I. International North-South Transport Corridor: Boosting Russia’s “Pivot to the South” and Trans-Eurasian Connectivity // Russian Journal of Economics. 2022. Vol. 8, No. 2. P. 159–173. EDN: ZWFPOW. DOI: 10.32609/j.ruje.8.86617

About the author:

Albert K. Dudayti, Doctor of Science (History), Professor, Head of the Department of World History, North Ossetian State University (Vladikavkaz, Russian Federation);
e-mail: adudaiti@mail.ru
ORCID: 0000-0002-7103-959X

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

© Дудайти А. К., 2026