


UDC: 94,19

LBC: 81.2rus-9; 68.49; 74.04

MJ № 484

 10.33864/2617-751X.2026.v9.i2.446-467

CONSTRUCTION OF THE BAKU-TBILISI-KARS ROUTE: RUSSIAN AND US POLICIES

Sitara Mustafayeva*

Abstract. After the collapse of the USSR, Western countries led by the United States pursued a policy in the post-Soviet space aimed at reducing the political and economic dependence of the former Soviet republics on the Russian Federation. Depriving Moscow of leverage over these republics was intended to diminish its role and influence across the regions of the post-Soviet space. The construction of international transport and energy corridors bypassing Russian territory, as well as the redirection of cargo and passenger flows along these routes between Asia and Europe, directly served the objectives of this policy. A crucial component of this strategy was the development of alternative energy corridors for transporting Caspian hydrocarbon resources to the countries of the European Union. In order to implement these strategic projects, the GUAM organization - uniting Georgia, Ukraine, Azerbaijan, and Moldova from the Black Sea-Caspian region - was established at the initiative of the United States. This article examines the construction of the Baku-Tbilisi-Kars railway within the context of the geostrategic interests and rivalry of Russia and the United States in the South Caucasus. It analyzes the challenges faced by Azerbaijan, Georgia, and Turkey in developing this route, which, after its inauguration, became a key segment of the international transport corridor "Europe-Caucasus-Asia." By passing Russian territory, this corridor has provided the South Caucasus and Central Asian republics with an alternative route to Europe.

Keywords: International transport corridor, Baku-Tbilisi-Kars railway, Iron Silk Road, Azerbaijan, Georgia, Turkey

* PhD in History, Associate Professor,
Baku State University; Baku, Azerbaijan
E-mail: sitara.mustafayeva@bsu.edu.az
<https://orcid.org/0000-0001-8829-4477>

To cite this article: Mustafayeva, S. [2026]. CONSTRUCTION OF THE BAKU-TBILISI-KARS ROUTE: RUSSIAN AND US POLICIES. "Metafizika" journal, 9(2), pp.446-467.
<https://doi.org/10.33864/2617-751X.2026.v9.i2.446-467>

Article history:

Received: 25.02.2026 **Revised:** 30.03.2026 **Accepted:** 04.05.2026 **Published:** 15.06.2026




Copyright: © 2025 by AcademyGate Publishing. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the CC BY-NC 4.0. For details on this license, please visit <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>.

УДК: 94,19

ББК: 81.2rus-9; 68.49; 74.04

МЖ № 484

 10.33864/2617-751X.2026.v9.i2.446-467

СТРОИТЕЛЬСТВО МАРШРУТА БАКУ-ТБИЛИСИ-КАРС: ПОЛИТИКА РОССИИ И США

Ситара Мустафаева*

Аннотация. После распада СССР страны Запада во главе с США проводили на постсоветском пространстве политику, направленную на уменьшение политической и экономической зависимости бывших советских республик от Российской Федерации. Лишение Москвы рычагов давления на эти республики должно было привести к уменьшению ее роли и влияния в регионах постсоветского пространства. Постройка Международных транспортных и энергетических коридоров в обход территории России, направление грузопотока и пассажиропотока по этим магистралям из Азии в Европу и обратно отвечали интересам именно этой политики. Важным составляющим этой политики было постройка альтернативных энергетических коридоров для транспортировки каспийских углеводородных ресурсов в страны Европейского Союза. Для реализации этих стратегических проектов по инициативе США была создана организация ГУАМ, объединяющая страны Черноморско-Каспийского региона: Грузию, Украину, Азербайджан и Молдову. В данной статье рассмотрен вопрос строительства железной дороги Баку-Тбилиси-Карс в контексте геостратегических интересов России и США на Южном Кавказе и их соперничества в данном регионе. Проанализированы трудности, с которыми столкнулись Азербайджан, Грузия и Турция при прокладывании данного маршрута, ставшего после своего открытия ключевым сегментом Международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия», проходящего в обход территории России и обеспечившего республики Южного Кавказа и Центральной Азии альтернативным путем в Европу.

Ключевые слова: Международный транспортный коридор, железная дорога Баку-Тбилиси-Карс, «Железный Шелковый путь», Азербайджан, Грузия, Турция

* Доктор философии по истории, доцент,
Бакинский Государственный Университет; Баку, Азербайджан
E-mail: sitara.mustafayeva@bsu.edu.az
<https://orcid.org/0000-0001-8829-4477>

Цитировать статью: Мустафаева, С. [2026]. СТРОИТЕЛЬСТВО МАРШРУТА БАКУ-ТБИЛИСИ-КАРС: ПОЛИТИКА РОССИИ И США. Журнал «Metafizika», 9(2), с.446-467.
<https://doi.org/10.33864/2617-751X.2026.v9.i2.446-467>

История статьи:

Поступила: 25.02.2026 Переработана: 30.03.2026 Принята: 04.05.2026 Опубликовано: 15.06.2026




Copyright: © 2025 by AcademyGate Publishing. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the CC BY-NC 4.0. For details on this license, please visit <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>.

UOT: 94,19

KBT: 81.2rus-9; 68.49; 74.04

MJ № 484

 10.33864/2617-751X.2026.v9.i2.446-467

BAKİ-TBİLİSİ-QARS MARŞRUTUNUN TİKİNTİSİ: RUSİYA VƏ ABŞ SİYASƏTİ

Sitarə Mustafayeva*

Abstrakt. SSRİ-nin dağılmasından sonra ABŞ-ın rəhbərlik etdiyi Qərb ölkələri postsovet məkanında keçmiş Sovet respublikalarının Rusiya Federasiyasından siyasi və iqtisadi asılılığını azaltmağa yönəlmiş siyasət yürütdülər. Moskvanın bu respublikalar üzərində təsir imkanlarından məhrum edilməsi onun postsovet bölgələrindəki rolunu və təsirini azaltmaq məqsədi daşıyırdı. Rusiyadan yan keçən və bu magistral yollar boyunca Asiyadan Avropaya və geriyə yük və sərnişin daşımalarını həyata keçirən beynəlxalq nəqliyyat və enerji dəhlizlərinin tikintisi bu siyasətin maraqlarına xidmət edirdi. Bu siyasətin mühüm tərkib hissəsi Xəzər karbohidrogen ehtiyatlarının Avropa İttifaqına daşınması üçün alternativ enerji dəhlizlərinin tikintisi idi. Bu strateji layihələri həyata keçirmək üçün ABŞ-ın təşəbbüsü ilə Qara dəniz-Xəzər regionu ölkələrini - Gürcüstan, Ukrayna, Azərbaycan və Moldovanı birləşdirən GUAM təşkilatı yaradılır. Bu məqalədə Rusiya və ABŞ-ın Cənubi Qafqazdakı geostrateji maraqları və regiondakı rəqabəti kontekstində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tikintisi araşdırılır. Açılışından sonra Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin əsas seqmentinə çevrilən, Rusiyanı keçərək Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya respublikalarına Avropaya alternativ marşrut təqdim edən bu marşrutun tikintisində Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyənin üzləşdiyi çətinliklər təhlil edilir.

Açar sözlər: Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, “Dəmir İpək yolu”, Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə

* Tarix üzrə fəlsəfə doktoru, dosent,
Bakı Dövlət Universiteti; Bakı, Azərbaycan
E-mail: sitara.mustafayeva@bsu.edu.az
<https://orcid.org/0000-0001-8829-4477>

Məqaləyə istinad: Mustafayeva, S. [2026] BAKİ-TBİLİSİ-QARS MARŞRUTUNUN TİKİNTİSİ: RUSİYA VƏ ABŞ SİYASƏTİ. “Metafizika” jurnalı, 9(2), səh.446-467.
<https://doi.org/10.33864/2617-751X.2026.v9.i2.446-467>

Məqalənin tarixçəsi:

Daxil olub: 25.02.2026 **Yenidən baxılıb:** 30.03.2026 **Təsdiqlənib:** 04.05.2026 **Dərc olunub:** 15.06.2026



Copyright: © 2025 by AcademyGate Publishing. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the CC BY-NC 4.0. For details on this license, please visit <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>.

1. Введение

В условиях глобализации экономики в начале XXI века логистика начала играть важнейшую роль в геополитике мировых держав. Географическое расположение Южного Кавказа на стыке Европы и Азии между Черным и Каспийскими морями делает территорию региона важным связующим звеном Международных транспортных коридоров (МТК), увеличивает его транзитные возможности. Возрастающий с каждым годом рост торговли между Китаем и Европой можно сказать является одной из главных причин интереса ведущих государств мира к железной дороге Баку-Тбилиси-Карс (БТК), ставшей составной частью мультимодального «Срединного коридора» (Middle Corridor - Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ). «Срединный коридор», в свою очередь, является частью глобального проекта восстановления Великого Шелкового пути - программы ТРАСЕКА, а также инициативы «Один пояс - один путь».

Проект МТК «Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА), принятый ЕС в 1993 году, представлял для Запада большой интерес в связи с необходимостью транспортировки каспийской нефти и газа на европейские рынки. Таким образом, геополитическое и геостратегическое значение Южно-Кавказского региона, через территорию которого должен был проходить данный маршрут, также сильно возросло. С другой стороны, расширение влияния Запада, начало реализации энергетических и логистических проектов со временем привело к тому, что Южный Кавказ превратился в арену соперничества между Россией и США. Железнодорожная магистраль Баку-Тбилиси-Карс стала одним из важных элементов их конкуренции в регионе, так как Москва, стремилась сохранить геополитическое влияние в регионе путем удержания контроля как над транзитом между Европой и Азией, так и транспортировкой энергоресурсов Каспийского моря в европейские страны.

В 90-е годы XX века вопрос альтернативных дорог очень остро стоял перед республиками Южного Кавказа. Причина была, во-первых, в том, что в период Первой Карабахской войны в апреле 1993 года Турецкая Республика приняла решение о закрытии армяно-турецкой границы. Такой шаг Анкара предприняла в связи с оккупацией Республикой Армения азербайджанских территорий при поддержке воинских частей, расквартированных в регионе еще в период СССР. С закрытием указанной границы действовавшая в период СССР железная дорога Карс-Гюмри, также перестала функционировать. Анкара заявила, что откроет границу только после вывода армянских войск из оккупированных территорий Азербайджанской Республики. От закрытия данной границы, фактически, пострадали все государства Южного

Кавказа. Отсутствие прямого сухопутного сообщения мешало сотрудничеству Азербайджан и Турции, являющихся стратегическими партнерами. Во-вторых, после начала в 1994 году Первой чеченской войны теперь Россия закрыла границы с республиками Южного Кавказа, что привело к резкому ухудшению их экономического положения. Поэтому Азербайджан и Грузия стремились иметь альтернативные пути с целью уменьшить транспортную зависимость от Москвы. Такой альтернативой стал проект постройки железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, который называли «Железный Шелковый путь». Эта дорога должна была пройти в обход территории России, в также Армении, так как последняя не собиралась отказываться от агрессивной политики по отношению к Азербайджану. Как ни парадоксально, после начала Москвой 22 февраля 2022 года Специальной военной операции (СВО) на Украине и введения в ответ на это коллективным Западом против нее санкций, потребность в альтернативных дорогах появилась и у самой Москвы.

Сегодня железная дорога БТК активно используется как региональными государствами, так и республиками Центральной Азии, а интерес к ней продолжает сохраняться. Актуальность вопроса, связанного со строительством международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Южного Кавказа, и той ролью, которую они играют в политике мировых держав, порождает потребность более подробно рассмотреть данную проблему. История строительства ж/д БТК и внешнеполитические аспекты этого вопроса стали в основном объектом исследования историков, политологов и экспертов региональных стран, государств через территорию которых проходит эта железная дорога, и чьи интересы она напрямую или косвенно затрагивает [1-2; 4-5; 7-10; 12].

2. Основная часть

Обсуждение заинтересованными сторонами вопроса о необходимости постройки альтернативной дороги на Южном Кавказе началось в 1998 году, то есть одновременно с активизацией реализации программы ТРАСЕКА, созданной в 1993 году на основе Брюссельской декларации. Напомним, что именно в Баку по инициативе президентов Азербайджана и Грузии 7-8 сентября 1998 г. была проведена международная конференция, посвященная восстановлению исторического Шелкового пути с участием глав государств 9 стран и подписано «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия». И только в январе 2005 года руководство Азербайджанской Республики предложило Турции и Грузии реализовать проект строительства железнодорожной магистрали Баку-Тбилиси-Карс.

США и ЕС, исходя из своих стратегических и экономических интересов на Южном Кавказе, поддержали активное участие Турции в энергетических и транспортных проектах на Южном Кавказе и в Центральной Азии, так как это способствовало бы укреплению ее позиций как страны-члена НАТО в этих двух стратегически важных регионах постсоветского пространства. Содействие транспортировке нефти и газа из Каспийского региона в Европу должно было решить вопрос диверсификации поставок углеводородов в Европу. Каспийские энергоресурсы должны были составить альтернативу российским энергоресурсам и обеспечить энергетическую безопасность стран Европейского Союза. В этом отношении «Меморандум о взаимопонимании между Азербайджаном и Европейским Союзом о стратегическом партнерстве в энергетической сфере от 18 июля 2002 года создал новые условия в энергетическом секторе экономики обеих сторон» [15, с. 186].

Таким образом, 25 мая 2005 года в городе Баку президенты трех стран Азербайджана, Грузии и Турции - И.Г. Алиев, М.Н. Саакашвили, А. Неджет Сезер подписали Декларацию о проекте строительства железной дороги Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку (КАТБ). Первоначально маршрут назывался КАТБ, но позже его переименовали в Баку-Тбилиси-Карс, то есть название железной дороги привели в соответствие с названиями нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан и газопровода Баку-Тбилиси-Эрзерум. Отметим, что предусматривалось строительство новой 105-километровой железной дороги от турецкого города Карс до грузинского города Ахалкалаки (76 км - от города Карс до границы с Грузией, 30 км - от турецкой границы до Ахалкалаки). «Этот проект был разработан грузино-турецкой Смешанной транспортной комиссией (СТК) в Анкаре в 1993 году как один из важнейших участков нового Шелкового пути...» [5, с. 75]. Напомним, что существующая с советских времен железнодорожная линия Ахалкалаки-Тбилиси долгие годы не функционировала, поэтому ее необходимо было модернизировать.

Проект железной дороги Баку-Тбилиси-Карс должен был стать частью международной программы ТРАСЕКА и был поддержан США и Европейским Союзом, которые соперничали с Россией на Южном Кавказе и в Центральной Азии и считали, что данная железная дорога, обеспечив республикам альтернативный выход в Европу, ослабит экономические и политические позиции Москвы в этих двух важнейших регионах постсоветского пространства. США придавали большое значение Южному Кавказу и в связи с его географическим расположением: регион на севере граничит с РФ, на юге – с Исламской Республикой Иран, двумя государствами, которые Вашингтоном

рассматриваются как противники США и Запада. После прихода к власти В.В. Путина Москва, частично восстановив свое былое величие, пытается расширить свое влияние на постсоветском пространстве, в частности, вернуть контроль над транспортировкой энергоресурсов Каспийского моря. Иран, в свою очередь, не хочет отказываться от ядерной программы, которая вызывает опасения у стран Запада, так как она может быть использована для создания ядерного оружия. Поэтому для США, проводящих политику сдерживания этих стран, в геостратегическом и в геополитическом отношении регион Южного Кавказа представляет большой интерес. Несмотря на это, в последствии проект БТК не был включен в программу ТРАСЕКА, так как США и ЕС выступили против его реализации. Причина была в том, что Вашингтон и Брюссель решили, что этот проект приведет к исключению Армении из региональных проектов, и оставит ее в стороне от проектируемых международных транспортных коридоров. По их мнению, в результате прохождения МТК «Европа-Кавказ-Азия» по территории Грузинской Республики пострадают экономические интересы Армении, и она окажется в транспортной изоляции. Интересно по этому вопросу мнение грузинских авторов В. Папава и В. Чарая, которое как нельзя лучше отражает существующую действительность: «Справедливости ради необходимо подчеркнуть, что КАТБ не может усугубить изоляцию Армении, так как в грузоперевозках и товарообороте в целом между Азербайджаном, Грузией и Турцией Армения и без КАТБ не принимало и не принимает какого-либо участия» [12, с. 73]. Отметим, что такая политика стран Запада шла в разрез с их собственными стратегическими планами в отношении Южно-Кавказского региона. Именно при поддержке США в 1997 году была создана Организация за демократию и экономическое развитие – ГУАМ (Грузия, Украина, Азербайджан и Молдова), целью которой было: составление альтернативы интеграционному процессу на постсоветском пространстве, построение на пространстве от Черного до Каспийского моря демократических государств с рыночной экономикой, ослабление в регионе влияния России и укрепление позиций стран Запада и, самое главное, реализация совместных проектов в энергетической и транспортной сфере для создания проходящих в обход территории РФ логистических и энергетических коридоров.

Несмотря на все аргументы Азербайджанской Республики, посчитав проект строительства маршрута БТК через территорию Грузии экономически нецелесообразным, США и ЕС предложили восстановить уже существующую с советских времен, но не действующую с 1993 года, железную дорогу Карс-Гюмри, проходящую по территории Армении. И уже в 2006 году комитет по финансовым вопросам палаты

представителей Конгресса США принял решение о запрете участия американских компаний в финансировании проекта маршрута БТК. Ясно было, что принятию конгрессом такого решения поспособствовала армянская диаспора, которая имеет сильные позиции в этой стране. Политика двойных стандартов ЕС и США привела к тому, что даже страны, заинтересованные в проекте БТК, отказались финансировать его реализацию. Спустя 20 лет, 28 января 2025 года на совещании с членами правительства, посвященном транспортным вопросам, президент Азербайджанской Республики И.Г. Алиев, говоря о проекте Баку-Тбилиси-Карс, отметил следующее: «Особенно возражали против этого Соединенные Штаты Америки. А причина опять же была в их проармянской политике, потому что считалось, что этот проект оставляет в стороне Армению. Поэтому на тогдашнее руководство Грузии американским государством оказывалось очень серьезное давление, чтобы оно не дало согласие на это. Мы несколько лет вели переговоры с грузинской стороной и, наконец, смогли прийти к договоренности» [13].

Москва также выступала против строительства маршрута БТК. Прохождение в стратегическом и экономическом отношении очень важных международных транспортных коммуникаций в обход ее территории, не отвечало национальным интересам страны. Кроме того, маршрут БТК мог составить конкуренцию российской Транссибирской магистрали (Транссиб) - железной дороге, соединяющей Санкт-Петербург и Владивосток. Интересно, что в тот период Транссиб, фактически, был единственной железной дорогой, более 100 лет соединяющей Европу и Азию. Отметим, что вопрос конкурентоспособности этих двух железнодорожных систем на самом деле присутствует. МТК «Срединный коридор», фрагментом которого является маршрут Баку-Тбилиси-Карс, после реализации стал более коротким путем, соединяющим Азию с Европой – около 15 дней, в то время как по Транссибу грузы доставляются в течении 20 дней. Однако это обстоятельство не может нанести весомого экономического ущерба РФ, так как объем грузопотока из Азии в Европу и обратно очень высок и им можно обеспечить оба транспортных коридора. С другой стороны, «Срединный коридор», ключевым звеном которого является ж/д Баку-Тбилиси-Карс, может в будущем составить конкуренцию проекту МТК «Север-Юг». Напомним, что строительство коридора «Северная Европа-Россия-Иран-Персидский залив-Южная Азия», инициированного Москвой в 2000 году, еще не завершено. Это, в первую очередь, связано с трудностями, с которыми столкнулись два участника проекта - Россия и Иран, находящиеся под санкциями стран Запада. Азербайджан является участником этого проекта с 2005 года, азербайджанская часть коридора:

от азербайджано-российской границы на севере, до азербайджано-иранской границы на юге страны - полностью готова к эксплуатации.

Однако, главный аргументом Москвы против строительства БТК была необходимость защиты интересов Армении, то есть позиции РФ, США и ЕС в этом вопросе были идентичны. В качестве альтернативы железной дороги БТК, они все предлагали разблокировать железнодорожное сообщение между Арменией и Турцией. Москва считала, что с точки зрения экономического развития, это будет выгодно всем региональным государствам, что, естественно, никем не оспаривается. Однако, ни для кого не было секретом, что это направление прокладки дороги предлагается, в первую очередь, для защиты интересов Армении, которая продолжала удерживать под оккупацией 20% территории Азербайджана.

Несмотря на все трудности, связанные с внешним давлением, 7 февраля 2007 года в городе Тбилиси президент АР И.Г. Алиев, премьер-министр ТР Р.Т. Эрдоган и президент РГ М.Н. Саакашвили подписали межправительственное рамочное соглашение о строительстве железной дороги Баку-Тбилиси-Карс [3]. Разработка и финансирование проекта осуществлялись на средства Азербайджана и Турции. Баку выделил Грузии кредит в размере 775 млн. долл. на строительство грузинского участка БТК. Церемония закладки фундамента этого участка железной дороги состоялась 21 ноября 2007 года на станции Марабда. Кроме глав государств, подписавших соглашение, в данной церемонии участвовали и представители ЕС и США, которые понимали какое важное значение представляет постройка этой железной дороги. 24 июля 2008 года в городе Карс состоялась церемония, посвященная закладке фундамента турецкого участка железной дороги Баку-Тбилиси-Карс [11]. Таким образом, несмотря на противодействие осуществлению проекта как региональных, так и нерегиональных игроков, руководство Азербайджанской Республики в 2007 году дало старт началу работ по строительству маршрута БТК.

В ответ на вышеуказанные аргументы США и РФ хочется отметить следующее: Армения не находится в полной транспортной изоляции, как это нам пытаются преподнести. Ереван имеет сухопутный выход в Иран и Грузию: через Грузию имеет выход в Черное море, а через Иран - в Персидский залив. Однако немаловажным фактом является то, что она осталась в стороне от всех важных региональных проектов. Азербайджан и Турция могли бы согласиться с предложениями Вашингтона и Москвы только при условии, если бы Республика Армения прекратила бы оккупацию азербайджанских территорий, и отказалась бы от территориальных притязаний к Азербайджану и Турции, а также от требований по признанию международным сообществом событий 1915

года в бывшей Османской империи так называемым «геноцидом армян». Тем более, что в этом был заинтересован инициатор постройки этой дороги – Азербайджанская Республика, так как, даже не будучи экспертом в проектировании коммуникаций, можно с уверенностью сказать, что с точки зрения экономических преимуществ, прокладывание железной дороги, соединяющей Азербайджан и Турцию, целесообразно было именно по территории Республики Армения, так как это самый короткий путь в Европу. К сожалению, Армения осталась предана своей агрессивной политике. И, что интересно, ни один из мировых держав не предпринял никаких мер, чтобы заставить Республику Армению соблюдать нормы международного права и вывести свои вооруженные силы из азербайджанских территорий. Россия, США и Франция были странами-сопредседателями Минской группы ОБСЕ, которая была создана в 1992 году для урегулирования Карабахского конфликта. Геополитические интересы великих держав, использующих территориальные конфликты на постсоветском пространстве в своих целях как инструмент давления, не позволили мирно урегулировать ни один из них.

Среди противников строительства этой железной дороги, естественно, была и сама Армения. Грузинские и армянские авторы пытались уменьшить роль БТК и писали, что этот проект нужен только для того, чтобы соединить Турцию и Азербайджан, что он в экономическом отношении ничего не даст Грузии, а ее черноморские порты Поти и Батуми, фактически, потеряют часть своего грузооборота, а следственно и части прибыли [12, с. 70-76]. Кроме того, их беспокоило и то, что дорога проходит через город Ахалкалаки, который расположен в юго-западном регионе Грузии - Самцхе-Джавахетии, где часть населения составляют армяне. Армянское население данного региона опасалось, что в результате строительства магистрали, здесь усилится влияние Турции и вообще тюркского элемента, поэтому они выступали против реализации проекта БТК.

Однако, на процесс прокладывания маршрута БТК больше влияние оказывали и события, происходящие в этот период в регионе. В августе 2008 года строительные работы были временно приостановлены из-за российско-грузинской войны, а также разразившегося мирового финансового кризиса. Приостановлены они были и по причине начала турецко-армянских переговоров с целью нормализации отношений двух стран (т.н. «футбольная дипломатия»). В результате этих переговоров при посредничестве сопредседателей Минской группы ОБСЕ (США, Россия и Франция) 10 октября 2009 года были подписаны «Цюрихские протоколы», что привело к некоторому охлаждению азербайджано-

турецких отношений. В результате жесткой позиции Азербайджана, а также появление ряда других проблем, «Цюрихские протоколы» не были реализованы.

Через несколько лет определенные проблемы появились и в азербайджано-грузинских отношениях. Напомним, что эти два государства после распада СССР сотрудничали практически во всех региональных проектах как в энергетической, так и в транспортной сфере. В 2012 году новый премьер-министр Грузии, лидер победившей на выборах в парламент коалиции «Грузинская мечта» Б. Иванишвили высказался критически по поводу проекта железной дороги Баку-Тбилиси-Карс. Он подверг сомнению целесообразность данной железной дороги и высказал мысль о том, что после сдачи ее в эксплуатацию роль черноморских портов Батуми и Поти может резко упасть, а также уменьшатся грузоперевозки непосредственно через сами грузинские железные дороги. Большая вероятность, что эти высказывания были сделаны в угоду России, симпатиями к которой он отличался. Баку вынужден был сделать резкое заявление о неприемлемости пересмотра проекта, реализация которого, фактически, находилась уже в завершающей стадии. «Также были высказаны мнения о пересмотре поставок азербайджанских энергоносителей на грузинский рынок ввиду их несоответствия коммерческим требованиям» [9, с. 93]. В ходе своего визита в Баку в конце декабря 2012 года премьер-министр Грузии вынужден был опровергнуть свое заявление. Таким образом, проблема была урегулирована и не отразилась на дальнейшем строительстве железной дороги.

При этом, Азербайджан продолжал активно участвовать во всех логистических проектах, имеющих отношение к Южному Кавказу. По инициативе Астаны «...Азербайджан, Грузия, Турция и Казахстан в ноябре 2012 г. подписали меморандум о создании нового логистического маршрута «Шелковый ветер (Silk Wind) для железнодорожно-паромной перевалки грузов из Азии в Европу» [2, с. 192]. В октябре 2013 года в Астане руководителями железных дорог Азербайджана, Грузии и Казахстана подписали соглашение об учреждении Координационного комитета по развитию «Срединного коридора». Этот логистический коридор начинается в Китае, идет по территории Казахстана, Каспийского моря, Азербайджана, Грузии и далее через Турцию выходит в Европу. Одновременно с Турцией рассматривался и альтернативный выход в Европу через территорию Украины. «К нему (имеется ввиду «Срединный коридор» - С.М.) в 2017 г. присоединились Турция и Украина. В качестве ассоциативных членов и партнеров в проект вошли также Китай, Польша и Румыния. В ноябре 2017 г. был инициирован

«Лазуритовый коридор», включивший в проект Туркменистан и Афганистан» [2, с. 192]. Напомним, что в 2015 году Баку присоединился к инициативе «Один пояс - один путь» (ОПОП), глобального проекта, выдвинутого в 2013 году председателем КНР Си Цзиньпином. В рамках восстановления Великого Шелкового пути Китай развивает несколько транспортных маршрутов: экономический и морской пояс. Азербайджан участник проекта Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП).

В конце 2017 года завершились работы по строительству железной дороги Баку-Тбилиси-Карс. Церемония ее открытия 30 октября стало значимым событием для всего региона. «Более чем 500-киллометровый участок железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс, общей протяженностью около 850 километров, проходит через территорию Азербайджана» [3]. 246 км дороги проходит по территории Грузии, 79 км по территории Турции. Пропускная способность дороги составляет 5 млн тонн грузов в год с перспективой ее увеличения до 20 млн. тонн. Пока дорога используется только для грузовых перевозок, но планируется открытие и пассажирских поездов. По предварительным подсчетам в первое время пассажиропоток должен составить более 1 млн. человек в год, а в перспективе - 3 млн. Таким образом, маршрут Баку-Тбилиси-Карс стал важным сегментом МТК «Европа-Кавказ-Азия». Начало эксплуатации ж/д БТК увеличил роль Азербайджана в «Срединном коридоре» ЭПШП. Этот коридор стал самым коротким путем, соединяющим Европу и Азию. Товары из Азии в Европу по этому коридору, как уже было сказано, доставляются в течении 12-15 дней. Напомним, что товары из Китая в Европу морским путем, то есть через Суэцкий канал, доходят за 40 дней. Перевозки грузов по «Срединному коридору» ведутся посредством использования контейнеров. Дальнейшему развитию этого коридора будет способствовать постройка «Зангезурского коридора», который создаст «...дополнительный узел/развязку с действовавшей в советское время ж.д. магистралью, выводящей южно-кавказские линии на Персидский залив (через ж.д. узел в Джульфе, Нахчыванская автономная республика)» [8].

Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс со временем еще больше увеличит транзитную роль Азербайджана, Турции и Грузии не только в регионе, но и в мире. Маршрут уже сегодня способствует установлению через Азербайджан прямого сообщения Турции с тюркскими государствами Центральной Азии. Об этом в своей речи на церемонии открытия газопровода Ыгдыр-Нахчыван 5 марта 2025 года высказался президент Азербайджана И.Г. Алиев: «Сегодня железная дорога Баку-Тбилиси-Карс, соединяющая Турцию с Азербайджаном, представляет огромные преимущества как для наших стран, так и в рамках более

широкой географии. Эта транспортная линия имеет очень большое значение и приносит огромную пользу особенно для объединения тюркского мира, и, естественно, единство и братство между Турцией и Азербайджаном является большим вкладом для всего тюркского мира» [14]. Отметим, что начало эксплуатации газопровода Ыгдыр-Нахчыван, протяженностью 97,5 км, по которой ежегодно будет транспортироваться 500 млн. кубометров газа, фактически, решило энергетические проблемы автономной республики, являющейся эксклавом Азербайджана. Теперь, на очереди постройка железной дороги, соединяющей Турцию и Нахчыван, идея которой появилась еще в 2008 году. Церемония закладки фундамента маршрута Карс-Ыгдыр-Аралык-Дилуджу (КЫАД), длиной в 224 км, состоялась 22 августа 2025 года в г. Карсе. Через несколько лет эта линия, обеспечив транспортную независимость автономии, приведет к ее полному выходу из блокады. Напомним, что территория Нахчыванской АР отделена от основной части Азербайджана Сюникской областью Армении, являющейся исторической азербайджанской территорией - Зангезур, которая была передана Советской Россией Армении в 1921 году.

Железная дорога КЫАД будет дополнением к маршруту Баку-Тбилиси-Карс и частью «Зангезурского коридора». Данный маршрут откроет Нахчыванской АР выход в Турцию, а оттуда в Европу. А, с другой стороны, он станет для самой Турции сухопутной дорогой в Иран, а оттуда в тюркские страны Центральной Азии и далее в Пакистан и Китай. В своей речи 5 марта 2025 года президент Азербайджана вспомнил об интересном историческом событии, об открытии 28 мая 1992 года по инициативе общенационального лидера Г.А. Алиева моста Садарак-Дилуджу, прозванного нахчыванцами «Мостом надежды», который соединил Нахчыван и Турцию и не позволил Армении в период Первой Карабахской войны оккупировать территорию автономии (14). «Мост надежды» был построен на азербайджано-турецкой границе, которая проходит по реке Араз, между Садаракским районом Нахчыванской АР и провинцией Ыгдыр Турции. Для жителей Нахчыванской Республики, оказавшихся в блокаде, этот мост, по которому стала поступать помощь из Турции, стал надеждой к спасению. Сегодня, в конце первой четверти XXI века, начало строительства маршрута Карс-Ыгдыр-Аралык-Дилуджу показывает преимущество политики азербайджанского руководства как в установлении еще более тесных отношений с братской Турцией, так и в вопросе защиты интересов населения Нахчывана, находящегося в блокаде уже более чем 30 лет. Здесь будет уместно вспомнить, «...что в ответ на проводимую Арменией политику блокады Нахчывана в 1998 г. Президенту Азербайджанской Республики (АР)

Гейдару Алиеву удалось добиться исключения Армении на Бакинском форуме ТРАСЕКА ... почти из всех глобальных проектов» [1, с. 13].

Интересно, что проект строительства линии железной дороги, связывающей Нахчыван с Турцией, и планы по строительству «Зангезурского коридора», до сих пор вызывают опасения у России и Ирана. По мнению российских историков со строительством маршрута Карс-Ыгдыр-Нахчыван «... тесно связана и другая давняя стратегическая задача, которая преследуется Турцией – консолидация тюркского мира...» [7]. Надо отметить, что у Москвы и Тегерана есть страх перед созданием так называемого Великого Турана и «тюркского коридора». Российские историки маршрут БТК считают «пантюркистским» и служащим идее «тюркского единства», а «Претворение в жизнь проекта Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку является крайне нежелательным для ... Ирана, который контролирует связи Турции с Центральной Азией и, по мнению Анкары, препятствует этому, устанавливая высокие пошлины» [10]. То есть, Тегеран не дает возможности активизации отношений между тюркскими странами, и не хочет лишиться денежных поступлений от использования Азербайджаном ее территории для связи с Нахчываном. По этим же причинам она выступает против строительства «Зангезурского коридора», который может стать частью проекта «тюркский коридор». Иран опасается, что создание прямого сухопутного сообщения между Турцией, Азербайджаном и тюркскими государствами Центральной Азии приведет к усилению позиций Турции в указанных странах. А это Тегераном воспринимается как «расширение влияния НАТО на Восток», так как Турция является членом альянса. Кроме того, Иран считает, что реализация проекта «тюркский коридор» изменит баланс сил на Южном Кавказе и в Центральной Азии не в его пользу, а также может привести к изоляции Ирана в регионе и он потеряет выход в Европу через Армению. Надо отметить, что страх потерять влияние на Южном Кавказе и в Центральной Азии есть и у РФ. Однако, по-нашему мнению, эти опасения не могут быть основанием для отказа от проектов, которые, в первую очередь, будут способствовать экономическому развитию этих регионов.

Проекту «общетюркского единства», по мнению российских и иранских экспертов, служит и постройка Турцией подземной железнодорожной туннели «Мармарай», запущенной в 2013 году (всего длина 13,5 км: 1,4 км из которых проходит под проливом Босфор). Целью постройки этой туннели является соединение европейской и азиатской части Турции, а в дальнейшем объединение в единую линию турецкие железные дороги и маршрут Баку-Тбилиси-Карс, а также, используя железнодорожный и морской путь, связать их с Южным Кавказом,

Центральной Азией и Китаем. «Турецкие власти планируют продление железнодорожной магистрали Карс-Тбилиси до Средиземноморья. Как заявляли в начале мая 1998 г. чиновники Министерства транспорта и коммуникаций Турции, от Карса указанная железная дорога будет проведена через Эрзинджан, Эрзурум и Гюмюшхане к Трабзону» [10]. Это станет грандиозным проектом, который объединит в единую линию азиатские и европейски железные дороги, и будет способствовать экономическому развитию нескольких регионов мира.

После 2022 года Россия потеряла выход на европейские рынки. В результате, Москва, ранее выступавшая против постройки железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, теперь вынуждена была резко изменить свое мнение по этому вопросу и стала одним из тех стран, которые по договоренности с Азербайджаном, Грузией и Турцией, активно используют эту железную дорогу. В 2019 году появилась договоренность между Россией, Азербайджаном и Турцией по эксплуатации железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс. Руководители железных дорог этих трех государств подписали в Анкаре меморандум о возможности присоединения ОАО «Российские железные дороги» к БТК. Однако премьер-министр Грузии М. Бахтадзе заявил, что железная дорога является стратегическим проектом Азербайджана, Грузии и Турции, к которому любое другое государство может присоединиться только с согласия всех трех сторон. Россия, решив процедурные вопросы, сегодня активно использует маршрут БТК для доставки товаров в Турцию. В феврале 2021 г. первый контейнерный поезд по маршруту Баку-Тбилиси-Карс прибыл в Калугу [2, с. 193]. Из России в Турцию по этой дороге осуществляются перевозки зерна и пшеничных отрубей, а из Турции в Россию в основном доставляются бытовые товары и текстильная продукция. Грузооборот между Россией и Турцией по этой магистрали, который получил название транспортный коридор «Север-Запад», растет с каждым годом.

Россия продвигает и проект железной дороги Россия-Абхазия-Грузия-Армения, «...чтобы улучшить транспортное положение Армении...» [4, с.229]. Напомним, что железная дорога: Москва-Сухуми-Тбилиси-Ереван, должна стать частью МТК «Север-Юг». Россия и Армения, являющиеся стратегическими партнерами, не имеют общей границы, поэтому эта линия, в первую очередь должна будет решить их логистические проблемы. Ереван также надеется при поддержке Ирана – второго после России своего важного стратегического союзника, выйти из транспортной изоляции: «...за счет включения Сюникской области Армении в транспортный коридор «Север-Юг»» [2, с. 190]. Необходимо отметить, что после освобождения своих территорий от оккупации в 2020

году в ходе Второй Карабахской войны, именно Азербайджанская Республика выступила с идеей проложить самый короткий маршрут в Европу, который должен был пройти по территории Сюникской области Армении. Маршрут, получивший позже название «Зангезурский коридор», в первую очередь, должен был обеспечить сухопутную связь Нахчывана с основными территориями Азербайджана. Согласно 9 пункту трехстороннего Заявления о прекращении огня, сделанного 10 ноября 2020 года главами государств России, Азербайджана и Армении по окончании Второй Карабахской войны, должны были быть разблокированы все экономические и транспортные связи в регионе: «Республика Армения гарантирует безопасность транспортного сообщения между западными районами Азербайджанской Республики и Нахчыванской Автономной Республикой с целью организации беспрепятственного движения граждан, транспортных средств и грузов в обоих направлениях. Контроль за транспортным сообщением осуществляют органы Пограничной службы ФСБ России. По согласованию сторон будет обеспечено строительство новых транспортных коммуникаций, связывающих Нахчыванскую Автономную Республику с западными районами Азербайджана» [6]. Для реализации этого пункта была проведена встреча лидеров трех стран в Москве 11 января 2021 г., на котором были приняты механизмы решения вопроса о разблокировке всех экономических и транспортных связей на Южном Кавказе. Но несмотря на то, что Армения является одной из сторон, подписавших эти документы, она, выступила против строительства «Зангезурского коридора». В результате, все эти договоренности, фактически, остались на бумаге. Проводя неконструктивную политику, Ереван вновь рискует остаться в стороне еще от одного важного регионального и мирового проекта. Москва, получив после Второй Карабахской войны карт-бланш для решения этого вопроса, по ряду причин не смогла в течении пяти лет реализовать проект «Зангезурский коридор», который имел для Баку жизненно важное значение. Пассивность России в этом вопросе привела к тому, что эти 40 км дороги оказались в центре внимания других мировых игроков и, в первую очередь, США, которые с весны 2025 года активизировали свою политику на Южном Кавказе.

Хочется напомнить, что строительство «Зангезурского коридора» для Турции и Азербайджана было одним из приоритетных вопросов внешней политики, поэтому этот вопрос нашел свое отражение и в тексте подписанной 15 июня 2021 года лидерами этих стран Шуминой декларации о союзнических отношениях: «...Стороны отмечают, что открытие соединяющего Азербайджан и Турцию коридора между

западными районами Азербайджанской Республики и Нахчыванской Автономной Республикой Азербайджанской Республики (Зангезурского коридора) и, как продолжение данного коридора, строительство железной дороги Нахчыван-Карс внесут важный вклад в интенсификацию транспортно-коммуникационных связей между двумя странами» [16].

3. Заключение

Политические катаклизмы, связанные с распадом СССР, привели к определенным изменениям во всем мире. Южно-Кавказский регион не стал исключением. Закрытие в 90-е годы XX века Турцией и Россией границ с республиками Южного Кавказа еще больше усугубило тяжелое экономическое положение стран региона. В результате перед Южно-Кавказскими республиками встал вопрос диверсификации транспортных путей. В таких сложных условиях был подготовлен проект строительства железнодорожной магистрали Баку-Тбилиси-Карс. Однако США, ЕС и РФ под влиянием армянского лобби выдвигая бесосновательные аргументы, начали кампанию противодействия реализации этого проекта. Интересно, что геополитические интересы России и США на Южном Кавказе совершенно разные, но в вопросе защиты интересов Армении, мнения этих двух держав совпадают. Отметим, что маршрут БТК нужен был США как ключевой сегмент «Срединного коридора», соединяющего Азию с Европой в обход России, а Москва видела в этой дороге альтернативу и конкурента своим транзитным маршрутам и, в первую очередь, транссибирской магистрали.

- Дальновидная политика руководства Азербайджанской Республики относительно места и роли страны в программах и проектах, связанных со строительством МТК, позволила ему в условиях жесткой конкуренции России и США за транспортные коридоры на Южном Кавказе, нейтрализовать выступающих против проекта и совместно с Турцией и Грузией осуществить строительство железной дороги Баку-Тбилиси-Карс и ввести ее в эксплуатацию. В результате, сегодня Азербайджан, Грузия и Турция стали транзитными странами, важными логистическими центрами всего Черноморско-Каспийского региона. Прохождение нефте- и газопроводов, а также логистических коридоров через территорию Азербайджана и Турции повысило роль этих стран в обеспечении энергетической безопасности европейских государств, превратив их в один из важнейших региональных игроков на Южном Кавказе.

- Начало эксплуатации маршрута Баку-Тбилиси-Карс, ставшего ключевым сегментом «Срединного коридора», сегодня выполняет ряд очень важных функций: содействует экономическому сотрудничеству региональных стран и интеграции в мировую экономику, способствует

налаживанию более тесных отношений Турции и Азербайджана с республиками Центральной Азии, которые, в свою очередь, через маршрут БТК имеют выход на европейские рынки. В перспективе маршрут будет содействовать улучшению отношений государств Южного Кавказа и Центральной Азии со странами Европы и может дать толчок определенным интеграционным процессам.

- Маршрут Баку-Тбилиси-Карс уже интегрирован в МТК «Север-Юг», а в будущем может быть интегрирован в еще не реализованный проект «транспортный коридор ГУАМ». К тому же, в условиях санкций, введенных странами Запада в отношении России, БТК несколько лет активно используется Москвой для грузоперевозок с Турцией, а сегодня и с Арменией. К тому же, в связи с событиями на Украине сегодня перевозки по Транссибирской магистрали несколько уменьшились, и она не может составить конкуренцию железной дороге Баку-Тбилиси-Карс.

- После постройки ветки железной дороги Карс-Ыгдыр-Аралык-Дилуджу Нахчыванская Автономная Республика выйдет из транспортной блокады, а Турция получит сухопутный путь в страны Центральной Азии. Эта железнодорожная линия в будущем будет соединена с «Зангезурским коридором», что приведет к объединению в единую транспортную сеть одновременно несколько регионов мира, фактически, сформируется прямой железнодорожный путь от Пекина до Лондона.

- Сегодня железная дорога БТК уже способствует экономическому развитию Южного-Кавказского региона, обеспечивает его безопасность и стабильность. Можно сказать, что наличие важных логистических коридоров увеличивает стратегическое значение региона и играет роль сдерживающего фактора для внешних угроз.

- И, наконец, главный фактор, обуславливающий экономический и стратегический интерес мировых акторов к маршруту БТК, это то, что этот фрагмент МТК ТРАСЕКА уже сегодня позволяет более чем вдвое сократить срок доставки грузов из Китая в Европу, а после открытия «Зангезурского коридора» срок доставки грузов еще больше сократится. Таким образом, «Зангезурский коридор» имеет более глобальные цели, он станет важным сегментом Великого Шелкового пути и свяжет Китай с Европой самым коротким путем, поэтому его реализация зависит не только от региональных государств, но и от таких мировых держав как Россия, США и Китай.

P.S. Подтверждением вышеуказанной мысли стало подписание 8 августа 2025 года в Вашингтоне президентом США Д. Трампом, президентом Азербайджанской Республики И. Алиевым и премьер-министром Республики Армения Н. Пашиняном Совместной

декларации, согласно которому стороны договорились об открытии коммуникаций в регионе Южного Кавказа и о создании транспортного коридора «Маршрут Трампа во имя международного мира и процветания» (TRIPP). Таким образом, идея «Зангезурского коридора», который должен был стать одним из ключевых сегментов «Срединного коридора» и дополнением к маршруту Баку-Тбилиси-Карс, получила реальное воплощение под новым названием. Участок данного коридора, проходящий через территорию Армении, передается в аренду частной американской компании на 99 лет. Кроме того, в Вашингтоне Баку и Ереван парафировали текст мирного «Соглашения об установлении мира и межгосударственных отношений между Азербайджанской Республикой и Республикой Армения». Данный документ имеет историческое значение и является важнейшим шагом на пути к завершению армяно-азербайджанского конфликта, продолжающегося более 35 лет. Подписанные документы, несомненно, приведут к изменению геополитического положения в регионе Южного Кавказа. Прокладывание «Маршрута Трампа» не только расширит стратегическое сотрудничество США со странами региона, но и обеспечит связь Азербайджанской Республики со своим эксклавом - Нахчываской Автономной Республикой. Отметим также то, что Вашингтонские договоренности вызвали опасения у политической элиты России и Ирана, являющихся стратегическими партнерами. Реакцию этих государств можно объяснить следующими факторами: во-первых, передача «Зангезурского коридора» на 99 лет в аренду частной американской компании означает долгосрочное присутствие США на Южном Кавказе, что повлечет за собой уменьшение влияния РФ в регионе, который традиционно считался сферой ее интересов; во-вторых, возможность использования США полученных преимуществ против Исламской Республики Иран и против реализации проекта МТК «Север-Юг». Однако, однозначно можно предположить, что реализация «Маршрута Трампа», с одной стороны, будет способствовать экономическому развитию стран Южного Кавказа и Центральной Азии, их интеграции с Европой, а с другой стороны, еще больше усилит российско-американскую конкуренцию в стратегически важном Черноморско-Каспийском регионе.

4. ЛИТЕРАТУРА

1. Агаев, И. Г. (2023). Интересы региональных и мировых держав в открытии Зангезурского коридора. *Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество*, № 6-1, с.13–18.

2. Архипова, Е. В. (2023). Заложник инфраструктурных противоречий на Кавказе: Нагорный Карабах после 2020 года. *Вестник ВолГУ. Серия 4. История. Регионоведение. Международные отношения*, Т.28, № 5, с.186–200.
3. Восстановление Великого Шелкового пути. (n.d.). Доступно по адресу <https://president.az/ru/pages/view/azerbaijan/silkroad>
4. Дегтев, А. С. & Маргоев, А. Р. & Токарев, А. А. (2016). Экономика Грузии в пространстве противоречий региональных держав. *Вестник МГИМО-Университета, Мировая экономика*, № 2(47), с.219–233.
5. Дудник, А. (2013). Проект международной магистрали Баку–Тбилиси–Карс (БТК) в геополитике стран Центрального Кавказа, Турции и России. *Кавказ и глобализация*, Том 7, Выпуск 1–2, с.74–82.
6. Заявление президента АР И. Г. Алиева, президента РФ В. В. Путина и премьер-министра РА Н. В. Пашиняна от 10 ноября 2020 года. (2020). Доступно по адресу <https://president.az/ru/articles/view/45923>
7. Захаров, В. (2014). Новый транспортный коридор как реализация пантюркской идеи. Доступно по адресу <https://morproekt.ru/articles/blog/552-novyj-transportnyj-koridor-kak-realizatsiya-pantyrkistskoj-idei>
8. Караваев, А. (2022, 02 декабря). Железная дорога Баку–Тбилиси–Карс и Зангезурский коридор: интересы России в новых магистральных коммуникациях Южного Кавказа. Доступно по адресу <https://caspiant.institute/product/karavaev-aleksandr/zheleznaya-doroga-baku-tbilisi-kars-i-zangezurskij-koridor-interesy-rossii-v-novyh-magistralnyh-kommunikacijah-yuzhnogo-kavkaza-38394.shtml>
9. Курылев, К. П. & Мачавариани, Г. Г. (2019). *Внешняя политика Грузии на Южном Кавказе: 1991–2016 гг.* Москва: ЛЕНАНД, 144 с.
10. Мосаки, Н. З. (2007). Проект железной дороги Баку–Тбилиси–Карс. Доступно по адресу <https://www.iimes.ru/rus/stat/2007/22-05-07a.htm>
11. Открытие железной дороги Баку–Тбилиси–Карс. (n.d.). Доступно по адресу <https://eres.preslib.az/site/historical/page/ru/mqhsrne>
12. Папава, В. & Чарая, В. (2014). Железные дороги регионального значения на Центральном Кавказе и экономические интересы Грузии. *Кавказ и глобализация*, Том 8, Выпуск 1–2, с.65–75.
13. Речь Ильхама Алиева на совещании, посвященном вопросам транспорта 28 января 2025 года. (2025). Доступно по адресу <https://president.az/ru/articles/view/68151>
14. Речь Ильхама Алиева на церемонии открытия газопровода Ыгдыр–Нахчыван. (n.d.). Доступно по адресу <https://president.az/ru/articles/view/68360>

15. Садыглы, А. (2024). Значение энергетического сектора в геэкономическом положении Азербайджана в первом десятилетии XXI века. *Metafizika*, 7(4), с.178–189. <https://doi.org/10.33864/2617-751X.2024.v7.i4.178-189>
16. Шушинская декларация о союзнических отношениях между Азербайджанской Республикой и Турецкой Республикой. (2021). Доступно по адресу <https://president.az/ru/articles/view/52122>

REFERENCES

1. Agaev, I. G. (2023). Interests of regional and global powers in the opening of the Zangezur corridor. *Greater Eurasia: Development, Security, Cooperation*, No. 6–1, p.13–18. (in Russian)
2. Arkhipova, E. V. (2023). Hostage of infrastructural contradictions in the Caucasus: Nagorno-Karabakh after 2020. *Vestnik VolGU. Series 4. History. Regional Studies. International Relations*, Vol. 28, No. 5, p.186–200. (in Russian)
3. Restoration of the Great Silk Road. (n.d.). Retrieved from <https://president.az/ru/pages/view/azerbaijan/silkroad> (in Russian)
4. Degtev, A. S., Margoev, A. R., & Tokarev, A. A. (2016). The economy of Georgia in the space of contradictions of regional powers. *MGIMO Review of International Relations. World Economy*, No. 2(47), p.219–233. (in Russian)
5. Dudnik, A. (2013). The Baku–Tbilisi–Kars international railway project in the geopolitics of the Central Caucasus, Turkey, and Russia. *Caucasus & Globalization*, Vol. 7, Issue 1–2, p.74–82. (in Russian)
6. Statement of the President of the Republic of Azerbaijan I. H. Aliyev, the President of the Russian Federation V. V. Putin, and the Prime Minister of the Republic of Armenia N. V. Pashinyan of November 10, 2020. (2020). Retrieved from <https://president.az/ru/articles/view/45923> (in Russian)
7. Zakharov, V. (2014). A new transport corridor as the implementation of the pan-Turkic idea. Retrieved from <https://morproekt.ru/articles/blog/552-novyj-transportnyj-koridor-kak-realizatsiya-pantyrkistskoj-idei> (in Russian)
8. Karavaev, A. (2022, December 2). The Baku–Tbilisi–Kars railway and the Zangezur corridor: Russia’s interests in the new main communications of the South Caucasus. Retrieved from <https://caspien.institute/product/karavaev-aleksandr/zheleznaya-doroga-baku-tbilisi-kars-i-zangezurskij-koridor-interesy-rossii-v-novyh-magistralnyh-kommunikacijah-yuzhnogo-kavkaza-38394.shtml> (in Russian)

9. Kurylev, K. P., & Machavariani, G. G. (2019). *Foreign policy of Georgia in the South Caucasus: 1991–2016*. Moscow: LENAND, 144 p. (in Russian)
10. Mosaki, N. Z. (2007). The Baku–Tbilisi–Kars railway project. Retrieved from <https://www.iimes.ru/rus/stat/2007/22-05-07a.htm> (in Russian)
11. Opening of the Baku–Tbilisi–Kars railway. (n.d.). Retrieved from <https://eres.preslib.az/site/historical/page/ru/mqhsrne> (in Russian)
12. Papava, V., & Charaya, V. (2014). Railways of regional importance in the Central Caucasus and the economic interests of Georgia. *Caucasus & Globalization*, Vol. 8, Issue 1–2, p.65–75. (in Russian)
13. Speech of Ilham Aliyev at the meeting dedicated to transport issues on January 28, 2025. (2025). Retrieved from <https://president.az/ru/articles/view/68151> (in Russian)
14. Speech of Ilham Aliyev at the opening ceremony of the Igdir–Nakhchivan gas pipeline. (n.d.). Retrieved from <https://president.az/ru/articles/view/68360> (in Russian)
15. Sadygly, A. (2024). The importance of the energy sector in the geoeconomic position of Azerbaijan in the first decade of the 21st century. *Metafizika*, 7(4), pp.178–189. <https://doi.org/10.33864/2617-751X.2024.v7.i4.178-189> (in Azerbaijani)
16. Shusha Declaration on allied relations between the Republic of Azerbaijan and the Republic of Turkey. (2021). Retrieved from <https://president.az/ru/articles/view/52122> (in Russian)