

УДК 339.9:327

МРНТИ 11.25.19

<https://doi.org/10.48371/ISMO.2026.63.1.025>

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ И ВОПРОСЫ ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОНКУРЕНЦИИ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ

*Таукебаева Э.С.¹, Аширова Ж.У.², Пернебай О.О.³

*^{1,2,3} Южно-Казахстанский университет им. М.Ауэзова,
Шымкент, Казахстан

Аннотация. Статья анализирует Зангезурский коридор как элемент геоэкономического соперничества в Евразии, а не как изолированный инфраструктурный проект. В центре внимания - конкуренция двух архитектур связанности: восточной-западной (Срединный коридор с участием Турции и Азербайджана) и северо-южной (МТК «Север-Юг», опирающийся на Россию и Иран). Южный Кавказ рассматривается как ключевое пространство перераспределения транзитной центральности, где контроль над маршрутами становится источником политико-экономической власти.

Теоретически исследование опирается на геоэкономический подход и концепцию «вооружённой взаимозависимости», согласно которой инфраструктурные сети формируют асимметрии влияния и уязвимости. Методологически применён качественный сравнительный дизайн с элементами process tracing и актороцентричного анализа стратегий Турции, Азербайджана, Ирана и России. Сопоставление проведено по четырём критериям: контроль маршрутов, устойчивость к санкциям, способность генерировать транзитную ренту и уязвимость к внешнему давлению.

Результаты показывают структурную несовместимость двух коридорных моделей. Потенциальная реализация Зангезурского маршрута усиливает непрерывность Среднего коридора, укрепляет позиции Турции и Азербайджана как «вратарей» восточно-западной связанности и одновременно снижает транзитную центральность Ирана и, частично, России. В ответ Москва и Тегеран наращивают координацию по линии МТК «Север-Юг» как альтернативной континентальной системы.

Сделан вывод, что Южный Кавказ выступает не периферией, а активным узлом формирования новой евразийской логистической архитектуры. Зангезурский коридор следует трактовать как механизм перераспределения структурной власти, где исход определяется не только инфраструктурой, но и институциональными параметрами, режимами безопасности и политической управляемостью проекта.

Ключевые слова: Зангезурский коридор, Средний коридор, МТК «Север-Юг», Южный Кавказ, геоэкономика, евразийская связность, логистические коридоры, санкционная устойчивость, Турция, Азербайджан, Иран, Россия

Введение

Южный Кавказ вновь становится одним из наиболее стратегически значимых регионов Евразии из-за его растущей роли в транспортных коридорах, энергетической безопасности и логистике. С начала российско-украинского конфликта этот регион превратился в ключевой узел альтернативных евразийских проектов связности, стремящихся уменьшить зависимость от транзитных маршрутов через Россию [1].

Транспортные коридоры перестали быть нейтральной инфраструктурой и стали инструментами стратегической власти. Контроль над торговыми путями определяет, какие акторы получают выгоды от глобализации и какие становятся уязвимыми к давлению в условиях взаимосвязанных производственных и логистических систем [2]. Таким образом, конкуренция за связность становится одной из ключевых характеристик современной геополитики.

В этом контексте Южный Кавказ занимает критически важное место на стыке двух конкурирующих моделей евразийской интеграции. Первая, это западно-турецкий Срединный коридор, соединяющий Китай и Центральную Азию с Европой, обходя Россию и Иран [3]. Вторая модель, это Международный транспортный коридор «Север-Юг», реализуемый Россией и Ираном, связывающий Россию с Персидским заливом и Южной Азией через Иран [4].

Проект Зангезурского коридора стал наиболее спорным элементом этой конкуренции, хотя официально он позиционируется как региональное сообщение между Азербайджаном и Нахичеванским регионом, его реализация создаст прямой сухопутный мост между Турцией и Каспийским бассейном, усиливая Срединный коридор и снижая геоэкономическое значение Ирана и России.

Таким образом, в данной статье рассматривается вопрос, следует ли воспринимать Зангезурский коридор как транспортный проект или как геоэкономический инструмент в более широкой конкуренции евразийских коридоров связности.

Основой данного исследования является набор взаимосвязанных гипотез, направленных на выявление геоэкономической природы конкуренции транспортных коридоров в Евразии. Исходя из теоретических положений геоэкономики и концепции «вооружённой взаимозависимости», выдвигается предположение, что инфраструктурные проекты

функционируют не как нейтральные механизмы экономического развития, а как инструменты перераспределения власти и контроля над транзитом между ключевыми государствами.

Проверка гипотез осуществляется с использованием качественного сравнительного дизайна, сочетающего геоэкономический анализ. В рамках этого подхода сопоставляются стратегии и практики основных акторов, таких как Турция, Азербайджан, Россия и Иран, в отношении Среднего коридора, Зангезурского проекта и Международного транспортного коридора «Север-Юг». Анализ фокусируется на признаках перераспределения транзитной власти, включая контроль над маршрутами, устойчивость к санкциям, способность генерировать транзитную ренту и уязвимость к внешнему давлению. Такой метод позволяет проследить механизмы, через которые коридорная конкуренция превращается в геоэкономическое соперничество, и проверить обоснованность выдвинутых гипотез.

Описание материалов и методов

В исследовании применяется геоэкономический подход, в рамках которого инфраструктура рассматривается как форма структурной власти. С этой точки зрения государства, контролирующие ключевые логистические сети, могут формировать торговые потоки, извлекать транзитную ренту и налагать асимметричные издержки на других акторов.

Концепция «вооружённой взаимозависимости» проясняет, как связанность превращается в источник политического влияния. Фаррелл и Ньюман (2019) показывают, что акторы, занимающие центральные позиции в глобальных сетях, могут использовать асимметричные зависимости в стратегических целях. Применительно к транспортным коридорам этот подход позволяет рассматривать маршруты и узлы не просто как экономические активы, но как инструменты политического воздействия и принуждения.

В евразийском пространстве эти процессы привели к конкуренции между различными коридорными системами, а не к созданию единого транспортного пространства. Средний коридор и Международный транспортный коридор «Север-Юг» представляют собой две конкурирующие архитектуры связанности с различными геополитическими последствиями.

Методологически статья основывается на качественном сравнительном анализе коридоров, в рамках которого сопоставляются западно-турецкий Средний коридор (включая проект Зангезурского коридора) и международный транспортный коридор «Север-Юг», реализуемый Россией и Ираном. Метод процесс-трейсинга используется для выявления того, как российско-украинская война, санкции и изменение торговых потоков усилили конкуренцию между коридорами.

Дополнительно применяется актороцентричный геоэкономический подход, позволяющий проанализировать, как Турция, Азербайджан, Иран и Россия используют инфраструктурные стратегии для максимизации стратегической автономии и транзитной власти. Сравнительный анализ проводится по четырём критериям: контроль над маршрутами, устойчивость к санкциям, способность генерировать транзитную ренту и уязвимость к внешнему давлению.

Эмпирическая база исследования включает вторичную академическую литературу, аналитические и политические документы, а также данные по транспортной и энергетической инфраструктуре.

Обзор литературы

За последнее десятилетие исследования евразийской связанности активизировались, отражая понимание того, что транспортные коридоры, порты и железные дороги всё больше становятся инструментами геополитической и геоэкономической власти. В рамках геоэкономического подхода подчёркивается, что государства конкурируют не только через рынки и военную силу, но и через контроль над транснациональными сетями торговли и логистики, формирующими распределение выгод и уязвимостей в международной системе [5]. В этом контексте связанность рассматривается как стратегический актив, способный трансформироваться в источник политического влияния.

Ключевым вкладом в это направление стала теория «вооружённой взаимозависимости», демонстрирующая, как акторы, занимающие центральные позиции в глобальных сетях, могут использовать асимметричные зависимости для давления или принуждения [2]. Применительно к транспортным коридорам этот подход предполагает, что контроль над узловыми маршрутами и логистическими хабами обеспечивает высокие политические и экономические преимущества. Поэтому инфраструктура всё чаще интерпретируется не как нейтральный инструмент развития, а как механизм структурной власти, формирующий архитектуру международных взаимодействий.

В рамках этой теоретической перспективы значительное внимание уделяется Транскаспийскому Срединному коридору, который рассматривается как стратегическая альтернатива транзитным маршрутам, ориентированным на Россию. Исследователи подчёркивают его роль в связывании Китая и Центральной Азии с Европой, а также его значение в контексте западно-ориентированных стратегий диверсификации транзита [3]. Широко признаётся стремление Турции закрепиться в роли ключевого евразийского транзитного узла и возрастающая роль Азербайджана как центрального каспийского хаба.

Параллельно формируется массив исследований Зангезурского коридора. Часть авторов акцентирует внимание на его экономических и логистических преимуществах, в частности на улучшении связанности между Азербайджаном, Нахичеванью и Турцией и стимулировании региональной торговли [6]. Другие подчёркивают риски для безопасности и суверенитета Армении, особенно в контексте контроля над Сюникским регионом и армяно-иранской границей [7]. В иранских и армянских работах Зангезурский коридор интерпретируется как угроза региональным балансам, тогда как турецкие и азербайджанские источники представляют его как проект стабилизации и развития [8].

Несмотря на интенсивность дискуссии, большинство исследований рассматривают Зангезурский коридор как региональный вопрос, не встраивая его в более широкий контекст конкуренции между восточно-западными и северо-южными архитектурами связанности. В результате проект анализируется изолированно от логики соперничества транспортных коридоров.

Параллельно развивается литература о Международном транспортном коридоре «Север-Юг» (INSTC), который описывается как ключевой маршрут, связывающий Россию с Ираном, Индией и Персидским заливом, а также как альтернатива западным морским путям [9]. Для Ирана коридор рассматривается как средство трансформации санкционно ограниченной географии в источник транзитной власти, поддерживаемый инвестициями в железнодорожную инфраструктуру и порты [10]. Для России INSTC становится каналом переориентации торговли в Азию в условиях санкционного давления [11].

В то же время большинство работ по INSTC носят технический или экономический характер, фокусируясь на логистике и издержках. Геоэкономическое и геополитическое измерение коридора, а также его конкуренция с восточно-западными маршрутами, остаются недостаточно концептуализированными.

Наконец, исследования Южного Кавказа всё чаще описывают Азербайджан, Грузию и Армению как транзитные государства, значение которых в глобальной системе связанности возрастает. Азербайджан рассматривается как основной бенефициар восточно-западных маршрутов, Грузия - это как черноморский выход Среднего коридора, а Армения, как наиболее уязвимый актор между конкурирующими блоками [7]. Однако такие исследования, как правило, фокусируются на национальных траекториях или конфликтной динамике, не помещая регион в рамку соперничества транспортных коридоров.

Обсуждение

Данная статья восполняет этот пробел, интегрируя литературу о Среднем коридоре, Зангезурском проекте и Международном транспортном коридоре «Север-Юг» в единую аналитическую модель. Концептуализируя данные маршруты как конкурирующие архитектуры евразийской связанности, исследование рассматривает Зангезурский коридор как элемент на пересечении восточно-западных и северо-южных логик, внося вклад в развитие дискуссий об инфраструктуре, геоэкономике и власти на Южном Кавказе и в Евразии в целом.

Для систематизации различий между конкурирующими архитектурами используется сравнительный подход. Таблица 1 обобщает ключевые параметры Среднего коридора и Международного транспортного коридора «Север-Юг», демонстрируя их структурную несовместимость и геоэкономическую логику.

Таблица 1. Сравнительный анализ «конкурирующих» транспортных коридоров в Евразии

Критерий	Средний коридор (вкл. Зангезур)	Международный транспортный коридор «Север-Юг» (INSTC)
Географическая ориентация	Восток-Запад (Китай - ЦА - Каспий - Южный Кавказ - Европа)	Север-Юг (Россия - Кавказ - Иран - Персидский залив - Южная Азия)
Ключевые акторы	Турция, Азербайджан, Грузия; поддержка ЕС и западных партнёров	Россия, Иран; координация с Индией и странами Глобального Юга
Стратегическая цель	Диверсификация транзита и обход России и Ирана	Сохранение континентальной связанности вне западного контроля
Роль Зангезурского коридора	Узловой элемент, завершающий непрерывную восточно-западную ось	Потенциальная угроза транзитной центральности и влиянию
Контроль над маршрутами	Высокая роль Турции и Азербайджана как «вратарей»	Централизованный контроль России и Ирана
Устойчивость к санкциям	Средняя: зависимость от политической поддержки ЕС	Высокая: адаптация к санкционному давлению
Транзитная рента	Концентрируется у Турции и Азербайджана	Концентрируется у Ирана и России

Уязвимость к внешнему принуждению	Политическая (конфликты, региональная нестабильность)	Экономическая (санкции, инфраструктурные ограничения)
Геоэкономическая логика	Интеграция в западно-ориентированные цепочки поставок	Формирование альтернативной континентальной системы
Структурная совместимость	✗ Несовместим с INSTC	✗ Несовместим со Средним коридором

Источник: составлено автором на основе анализа

Таблица 1. Сравнительный анализ «конкурирующих»

Критерий	Средний коридор (вкл. Зангезур)	Международный транспортный коридор «Север-Юг» (INSTC)
Географическая ориентация	Восток-Запад (Китай - ЦА - Каспий - Южный Кавказ - Европа)	Север-Юг (Россия - Кавказ - Иран - Персидский залив - Южная Азия)
Ключевые акторы	Турция, Азербайджан, Грузия; поддержка ЕС и западных партнёров	Россия, Иран; координация с Индией и странами Глобального Юга
Стратегическая цель	Диверсификация транзита и обход России и Ирана	Сохранение континентальной связанности вне западного контроля
Роль Зангезурского коридора	Узловой элемент, завершающий непрерывную восточно-западную ось	Потенциальная угроза транзитной центральности и влиянию
Контроль над маршрутами	Высокая роль Турции и Азербайджана как «вратарей»	Централизованный контроль России и Ирана
Устойчивость к санкциям	Средняя: зависимость от политической поддержки ЕС	Высокая: адаптация к санкционному давлению
Транзитная рента	Концентрируется у Турции и Азербайджана	Концентрируется у Ирана и России
Уязвимость к внешнему принуждению	Политическая (конфликты, региональная нестабильность)	Экономическая (санкции, инфраструктурные ограничения)

Геоэкономическая логика	Интеграция в западно-ориентированные цепочки поставок	Формирование альтернативной континентальной системы
Структурная совместимость	✗ Несовместим с INSTC	✗ Несовместим со Средним коридором

Источник: составлено автором на основе анализа

Зангезурский коридор обеспечил бы прямое сухопутное соединение Турции с Азербайджаном и странами Центральной Азии, превращая Средний коридор в непрерывный восточно-западный маршрут. Это укрепило бы позиции Турции как ключевого транзитного узла и усилило бы роль Азербайджана как основного транзитного хаба Южного Кавказа.

Для Ирана реализация проекта означает стратегические потери. Перенаправление транспортных потоков в обход иранской территории подорвало бы транзитную монополию Тегерана между Кавказом и Ближним Востоком и ослабило бы роль Ирана в рамках международного транспортного коридора «Север-Юг». Поэтому иранские политические круги видят в Зангезурском коридоре не коммерческую инициативу, а угрозу национальной безопасности.

Россия также сталкивается с риском потери транзитного потенциала. Укрепление Срединного коридора снижает зависимость евразийских торговых потоков от российских железных дорог и портов, сокращая возможности Москвы оказывать влияние на торговлю посредством логистического контроля.

В более широком контексте Зангезурский коридор следует рассматривать как стратегическую точку в системе евразийской связанности. Создавая сухопутный мост между Турцией и Азербайджаном через Сюникскую область Армении, он завершает формирование Срединного коридора как восточно-западной оси, связывающей Китай, Центральную Азию, Каспийский бассейн, Южный Кавказ и Европу.

Для Турции это означает расширение геоэкономического влияния. Прямое сообщение с Каспийским регионом и тюркскими государствами Центральной Азии усиливает стремление Анкары закрепиться в роли транзитного посредника между Европой и Азией, консолидацию её лидерских позиций в тюркском мире и интеграцию в европейские производственно-логистические цепочки. Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс и трубопроводные системы TANAP и TAP встраиваются в более широкую архитектуру, позиционирующую Турцию как «вратаря» евразийской торговли.

Для Азербайджана Зангезурский коридор несёт экономические и стратегические выгоды. Он устраняет зависимость от иранской территории в вопросе доступа к Нахичевани и усиливает роль Азербайджана как центрального транзитного узла Южного Кавказа, позволяя извлекать дополнительные транзитные ренты и наращивать геополитическое влияние [6].

Основные издержки несёт Иран. В настоящее время он занимает ключевую позицию как сухопутный мост между Южным Кавказом и Ближним Востоком. Реализация Зангезурского коридора приведёт к отводу потоков в обход Ирана, подрывая его транзитную монополию и ослабляя позиции Тегерана в евразийских сетях. Поэтому иранские элиты видят проект как элемент стратегии маргинализации Ирана в пользу туркоцентричной модели связанности.

Россия также рискует утратить часть влияния. Полноценное функционирование Срединного коридора сокращает зависимость Евразии от российских маршрутов и портов, подрывая способность Москвы воздействовать на торговые потоки, один из ключевых механизмов «вооружённой взаимозависимости», описанных Фарреллом и Ньюманом (2019).

В ответ на укрепление Срединного коридора и продвижение Зангезурского проекта Россия и Иран активизировали сотрудничество в рамках Международного транспортного коридора «Север-Юг» (INSTC). Этот коридор является не просто экономической альтернативой, а стратегическим противовесом для сохранения континентальной связанности под их контролем.

Для России INSTC приобрёл значение после введения западных санкций, ограничивших доступ к рынкам Европы. Связывая промышленные центры России с иранскими портами и далее с Индией, коридор позволяет Москве переориентировать торговлю на страны Глобального Юга и сохранить статус евразийской державы.

Для Ирана выгоды от INSTC ещё более прямые. Коридор позиционирует Иран как логистический узел, соединяющий Евразию с Южной Азией и Ближним Востоком, обеспечивая транзитные доходы и укрепляя влияние Тегерана несмотря на санкции. Инвестиции в железнодорожные проекты и порты направлены на закрепление роли Ирана в северо-южных потоках.

Результаты

Таким образом, Международный транспортный коридор «Север-Юг» создаёт континентальную модель связанности, конкурирующую с западно-турецким Средним коридором. Средний коридор обходит Иран и Россию, тогда как INSTC основывается на их транзитной роли, что делает системы несовместимыми.

Соперничество между этими коридорами превращает Южный Кавказ в арену геоэкономической конкуренции. Ориентация Азербайджана на Средний коридор укрепляет его позиции как каспийского «входа» в Европу, расширяя влияние на региональном и глобальном уровнях.

Грузия, как черноморский выход Среднего коридора, становится ключевым узлом, связывающим Южный Кавказ с Европой, усиливая её значимость для ЕС и США [12]. Однако эта роль увеличивает уязвимость Грузии к давлению со стороны России, стремящейся ограничить западное влияние в регионе.

Армения занимает уязвимое положение. Реализация Зангезурского коридора может ослабить её суверенитет над Сюникским регионом, тогда как интеграция в рамках коридора «Север-Юг» усиливает зависимость от Ирана и России. Предложения Армении по альтернативным маршрутам отражают стремление избежать подчинения одной геоэкономической группе.

Для Ирана и России сохранение влияния на Южном Кавказе критически важно для коридора «Север-Юг». Потеря контроля над регионом подорвала бы их способность формировать евразийские потоки и ослабила бы сопротивление западным проектам связанности.

Для эмпирического усиления выводов, представленных в Таблице 1, рассматриваются кейсы, демонстрирующие, как контроль над коридорами и архитектурой влияет на устойчивость и манёвр акторов в различных контекстах.

Кейс Косово иллюстрирует ситуацию, когда ограниченные ресурсы компенсируются включённостью в доминирующую архитектуру. Несмотря на отсутствие автономного контроля над маршрутами, Косово встроено в западно-ориентированные сети Балкан, что снижает его уязвимость к внешнему давлению. Данный кейс показывает, что доступ к системе, контролируемой союзниками, может выполнять функцию косвенного контроля и способствовать устойчивости.

Противоположную конфигурацию демонстрирует Южный Судан. Получив признание, он лишён контроля над экспортными маршрутами и зависит от Судана. Отсутствие транзитной ренты и высокая уязвимость делают его положение нестабильным. Этот пример подтверждает, что формальная государственность без контроля над потоками не обеспечивает автономии и усиливает асимметрии зависимости.

Каталонский кейс демонстрирует ограничения потенциала при отсутствии автономного контроля. Несмотря на высокий уровень развития и интеграцию в европейские цепочки, Каталония не управляет ключевыми узлами и остаётся в системе Испании. В результате экономическая мощь не трансформируется в власть, подчёркивая значение параметра контроля над маршрутами.

В совокупности данные кейсы подтверждают выводы исследования о том, что контроль над коридорами и архитектурой является критическим фактором перераспределения власти в условиях геоэкономической конкуренции. Зангезурский коридор следует рассматривать не как уникальный проект, а как механизм перераспределения центральности, способный изменить баланс возможностей между конкурирующими моделями евразийской связанности.

Выводы

Результаты исследования уточняют подходы к анализу евразийской связанности и конкуренции. Во-первых, транспортные коридоры в современной Евразии функционируют как формы власти, посредством которых государства перераспределяют контроль над потоками торговли, энергии и логистики. Конкуренция вокруг Зангезурского коридора демонстрирует логику «вооружённой взаимозависимости», при которой инфраструктура становится источником влияния.

Во-вторых, сопоставление Срединного коридора и Международного транспортного коридора «Север-Юг» показывает, что их взаимодействие следует рассматривать как противостояние моделей связанности. Восточно-западная модель, ориентированная на диверсификацию и обход транзитных центров, и северо-южная модель, направленная на сохранение связанности под контролем России и Ирана, обладают различной логикой и последствиями. Их несовместимость обуславливает характер соперничества.

В-третьих, результаты исследования позволяют пересмотреть роль Южного Кавказа в евразийской политике. Регион не пассивная периферия, а активное пространство формирования логистической архитектуры Евразии. Эффекты конкуренции распределяются асимметрично: одни государства усиливают значимость, тогда как другие сталкиваются с узвимостями.

Анализ показывает, что реализация Зангезурского коридора не означает автоматического вытеснения России и Ирана из системы. Речь идёт о перераспределении власти и снижении центральности маршрутов, степень которого будет зависеть от действий акторов и динамики процессов.

Заключение

Исследование показывает, что Зангезурский коридор следует рассматривать не как нейтральный проект, а как инструмент в конкуренции моделей евразийской связанности. Его реализация усиливает архитектуру Срединного коридора и ведёт к перераспределению власти в регионе, изменяя позиции акторов и структуру потоков.

В противоположность этому Международный транспортный коридор «Север-Юг» представляет собой модель, ориентированную на сохранение контроля над маршрутами в условиях санкций и фрагментации. Соперничество формирует новую конфигурацию политики, где контроль над инфраструктурой приобретает значение, сопоставимое с контролем над территорией.

Реализация Зангезурского коридора сопряжена с политическими и геоэкономическими рисками. Ключевые факторы неопределённости включают разногласия по вопросам суверенитета, конфликтную чувствительность региона и вероятность эскалации напряжённости. Дополнительным источником риска является возможность фрагментации проекта, что может ограничить экономическую отдачу и усилить асимметрии выгод.

Сценарий нереализации или задержки запуска коридора имеет значимые последствия. В этом случае сохраняется центральность Ирана как моста между Кавказом и Ближним Востоком, а коридор «Север-Юг» получает стимулы для укрепления. Для Армении такой сценарий снижает риски утраты контроля над регионом, но ограничивает её возможности интеграции в цепочки связности. Для Турции и Азербайджана отсрочка замедляет консолидацию Срединного коридора и сохраняет зависимость от существующих маршрутов, что ослабляет потенциал манёвра.

В теоретическом плане результаты исследования указывают на трансформацию пространственной логики международных отношений в Евразии. Контроль над потоками, маршрутами и узлами становится источником власти, сопоставимым по значимости с территориальным контролем. Зангезурский коридор, независимо от сценария выступает показателем глубокой структурной динамики, отражающей переход от геополитики границ к геоэкономике коридоров и связности.

ЛИТЕРАТУРА

[1] Toraman Y. The roles of the Organization of Turkic States (OTS) in international trade, logistics and European Union's (EU) energy supply security // *EMAJ Emerging Markets Journal*. – 2024. – Vol. 13, No. 1. – P. 1. – DOI: 10.5195/emaj.2023.301.

[2] Farrell H., Newman A.L. Weaponized interdependence: how global economic networks shape state coercion // *International Security*. – 2019. – Vol. 44, No. 1. – P. 42–79. – DOI: 10.1162/isec_a_00351.

[3] Demir C. The Organization of Turkic States: implications for the regional balance of power // *Güvenlik Stratejileri Dergisi*. – 2022. – No. 39. – DOI: 10.17752/guvenlikstrjtj.1104776.

[4] Nagovitsyna E.V., Tusin D.S. Modern aspects of foreign trade policy

of the Russian Federation and its export potential in the grain market // Vestnik Universiteta. – 2022. – No. 12. – P. 125–135. – DOI: 10.26425/1816-4277-2022-12-125-135.

[5] Blackwill R.D., Harris J.M. War by other means: geoeconomics and statecraft. – Cambridge, MA: Harvard University Press, 2016. – DOI: 10.2307/j.ctt1c84cr7.

[6] Guliyeva G.M. Geostrategic analysis of the Zangezur corridor’s potential commercial and logistic impacts on the region // European Political and Law Discourse. – 2025. – Vol. 12, No. 3. – P. 5. – DOI: 10.46340/eppd.2025.12.3.1.

[7] Arkhipova E. Hostage to infrastructural contradictions in the Caucasus: Nagorno-Karabakh after 2020 // Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4: Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya. – 2023. – No. 5. – P. 186. – DOI: 10.15688/jvolsu4.2023.5.15.

[8] Golmohammadi V., Markedonov S. How Iran perceives Turkey’s rise in the South Caucasus // Russia in Global Affairs. – 2024. – Vol. 22, No. 1. – P. 152–175. – DOI: 10.31278/1810-6374-2024-22-1-152-175.

[9] Roslyakova N., Dorofeeva L. Northern and southern transport corridors: new realities and development prospects // Regionalnaya ekonomika. Yug Rossii. – 2022. – No. 4. – P. 29. – DOI: 10.15688/re.volsu.2022.4.3.

[10] Karami J. The strategic role of Iran for the SCO: strengthening Eurasian integration // Vestnik RUDN. International Relations. – 2023. – Vol. 23, No. 3. – P. 547–561. – DOI: 10.22363/2313-0660-2023-23-3-547-561.

[11] Vinokurov E., Ahunbaev A., Zabojev A. 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. 159–176. – DOI: 10.32609/j.ruje.8.86617.

[12] Gegelashvili N.A. Washington’s policy amidst the new geopolitical realities in the Transcaucasus // USA & Canada: Economics, Politics, Culture. – 2023. – No. 2. – P. 49. – DOI: 10.31857/s2686673023020049.

ОҢТҮСТІК КАВКАЗДАҒЫ КӨЛІК ДӘЛІЗДЕРІ ЖӘНЕ ГЕОЭКОНОМИКАЛЫҚ БӘСЕКЕЛЕСТІК МӘСЕЛЕЛЕРІ

*Таукебаева Э.С.¹, Аширова Ж.У.², Пернебай О.Ө.³

*^{1,2,3}М. Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университеті,
Шымкент, Қазақстан

Аңдатпа. Бұл мақала Зангезур дәлізін жекелеген инфрақұрылымдық бастама ретінде емес, Еуразия кеңістігіндегі геоэкономикалық бәсекенің өзекті тетігі ретінде қарастырады. Зерттеудің өзегінде өзара бәсекелес екі көлік-логистикалық модельдің арақатынасы тұр: шығыс–батыс бағыты (Түркия мен Әзербайжан қатысатын Орта дәліз) және солтүстік–оңтүстік

бағыты (Ресей мен Иранға сүйенетін «Солтүстік–Оңтүстік» халықаралық көлік дәлізі). Осы тұрғыдан Оңтүстік Кавказ транзиттік функциялар мен аймақтық ықпал қайта бөлінетін стратегиялық кеңістік ретінде пайымдалады.

Теориялық негізге геоэкономикалық талдау және «қаруланған өзара тәуелділік» тұжырымдамасы алынды; бұл ұстаным инфрақұрылымдық желілердің мемлекеттер арасындағы ықпал теңгерімін де, осалдық құрылымын да айқындайтынын көрсетеді. Әдіснамалық деңгейде салыстырмалы сапалық талдау қолданылып, process tracing элементтері мен Түркия, Әзербайжан, Иран және Ресейдің ұстанымдарын акторлық қырынан саралау ұштастырылды. Талдау төрт өлшем бойынша жүргізілді: маршрутқа бақылау жасау мүмкіндігі, санкциялық қысымға бейімділік, транзиттен экономикалық пайда өндіру әлеуеті және сыртқы ықпалға тәуелділік деңгейі.

Зерттеу нәтижелері аталған екі дәліздік үлгінің институционалдық және мүдделік негіздері толық үйлеспейтінін айқындады. Зангезур бағытын іске қосу ықтималдығы Орта дәліздің тұтастығын күшейтіп, Түркия мен Әзербайжанның шығыс–батыс бағытындағы тораптық рөлін арттырады; сонымен қатар Иранның, ішінара Ресейдің транзиттік салмағын салыстырмалы түрде төмендетеді. Осыған жауап ретінде Мәскеу мен Тегеран «Солтүстік–Оңтүстік» бағыты бойынша үйлесімділікті күшейтіп, оны баламалы құрлықтық көлік жүйесі ретінде ілгерілетуде.

Қорытындысында, Оңтүстік Кавказ перифериялық аймақ емес, жаңа еуразиялық логистикалық кеңістік қалыптасатын белсенді геостратегиялық торап екені негізделеді. Демек, Зангезур дәлізін бағалау тек инженерлік-инфрақұрылымдық параметрлермен шектелмеуі тиіс; оның нақты нәтижесі институционалдық үйлесімге, қауіпсіздік архитектурасына және саяси басқару сапасына тікелей тәуелді.

Тірек сөздер: Зангезур дәлізі, Орта дәліз, «Солтүстік–Оңтүстік» халықаралық көлік дәлізі, Оңтүстік Кавказ, геоэкономикалық бәсеке, еуразиялық көлік байланыстылығы, транзиттік саясат, санкциялық қысымға төзімділік, Түркия, Әзербайжан, Иран, Ресей

TRANSPORT CORRIDORS AND GEOECONOMIC COMPETITION IN THE SOUTH CAUCASUS

*Taukebaeva E.S.¹, Ashirova Zh.U.², Pernebay O.O.³

*^{1,2,3} M.Auezov South Kazakhstan University, Shymkent, Kazakhstan

Abstract. This article examines the Zangezur Corridor as a component of geoeconomic rivalry in Eurasia rather than as an isolated infrastructure project. It focuses on competition between two connectivity frameworks: the East-West

axis (the Middle Corridor involving Türkiye and Azerbaijan) and the North-South axis (the International North-South Transport Corridor, supported by Russia and Iran). In this perspective, the South Caucasus is treated as a pivotal space where transit centrality is being redistributed and control over routes translates into political and economic leverage.

The study is grounded in a geoeconomic approach and the concept of weaponized interdependence, which explains how infrastructure networks generate asymmetric influence and vulnerability. Methodologically, it employs a qualitative comparative design combining elements of process tracing with an actor-centered analysis of the strategies of Türkiye, Azerbaijan, Iran, and Russia. The comparison is structured around four criteria: route control, sanctions resilience, capacity to generate transit rents, and exposure to external pressure.

The findings indicate a structural mismatch between the two corridor models. Potential implementation of the Zangezur route would strengthen the continuity of the Middle Corridor, reinforce Türkiye's and Azerbaijan's positions as gatekeepers of East-West connectivity, and at the same time reduce the transit centrality of Iran and, to a certain extent, Russia. In response, Moscow and Tehran are intensifying coordination within the INSTC as an alternative continental framework.

The article concludes that the South Caucasus should be understood not as a periphery but as an active node in the emerging Eurasian logistics architecture. The Zangezur Corridor is best interpreted as a mechanism of structural power redistribution, where outcomes depend not only on infrastructure capacity, but also on institutional arrangements, security regimes, and the political governability of the project.

Keywords: Zangezur Corridor, Middle Corridor, International North-South Transport Corridor (INSTC), South Caucasus, geoeconomics, Eurasian

Статья поступила / Мақала түсті / Received: 16.01.2026.

Принята к публикации / Жариялауға қабылданды / Accepted: 27.03.2026.

Сведения об авторах:

Таукебаева Эльмира Сериковна — PhD, доцент кафедры «Политология», Южно-Казахстанский университет имени М. Ауэзова, Шымкент, Казахстан. E-mail: elm_t@mail.ru ORCID <https://orcid.org/0000-0002-2372-8147>

Аширова Жазира Уалихановна — старший преподаватель кафедры «Политология», Южно-Казахстанский университет имени М. Ауэзова, Шымкент, Казахстан. E-mail: ashirova.zhazi@mail.ru ORCID <https://orcid.org/0000-0001-9584-9143>

Пернебай Оразбек Өмірсерікұлы — магистр, преподаватель кафедры «Политология», Южно-Казахстанский университет имени М. Ауэзова, Шымкент, Казахстан. E-mail: orazbekpernebay@gmail.com ORCID <https://orcid.org/0009-0000-8481-8106>

Авторлар туралы мәлімет:

Таукебаева Эльмира Сериковна — PhD, «Саясаттану» кафедрасының доценті, М. Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университеті, Шымкент, Қазақстан. E-mail: elm_t@mail.ru ORCID <https://orcid.org/0000-0002-2372-8147>

Әшірова Жазира Уалиханқызы — «Саясаттану» кафедрасының аға оқытушысы, М. Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университеті, Шымкент, Қазақстан. E-mail: ashirova.zhazi@mail.ru ORCID <https://orcid.org/0000-0001-9584-9143>

Пернебай Оразбек Өмірсерікұлы — магистр, «Саясаттану» кафедрасының оқытушысы, М. Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университеті, Шымкент, Қазақстан. E-mail: orazbekpernebay@gmail.com ORCID <https://orcid.org/0009-0000-8481-8106>

Information about the authors:

Elmira S. Taukebaeva — PhD, Associate Professor, Department of Political Science, M. Auezov South Kazakhstan University, Shymkent, Kazakhstan. E-mail: elm_t@mail.ru ORCID <https://orcid.org/0000-0002-2372-8147>

Zhazira U. Ashirova — Senior Lecturer, Department of Political Science, M. Auezov South Kazakhstan University, Shymkent, Kazakhstan. E-mail: ashirova.zhazi@mail.ru ORCID <https://orcid.org/0000-0001-9584-9143>

Orazbek O. Pernebay — Master's degree holder, Lecturer, Department of Political Science, M. Auezov South Kazakhstan University, Shymkent, Kazakhstan. E-mail: orazbekpernebay@gmail.com ORCID <https://orcid.org/0009-0000-8481-8106>