

ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ НКР В УСЛОВИЯХ ТРАНСПОРТНОЙ БЛОКАДЫ¹

Ваге Давтян^{}, Армен Арутюнян^{**}, Лиана Самвелян^{***}*

Ключевые слова: Нагорно-Карабахская Республика, торговля экспорт, независимость, транспортная блокада.

Исторические предпосылки

После того, как в 1822г. Карабахское ханство было преобразовано в российскую провинцию, торговые караваны стали свободно двигаться по карабахским дорогам. Именно в этот период началось строительство транспортной инфраструктуры. В 1823-1825гг. была проложена дорога от Майраберг-Аскерана в крепость Шуши и оттуда до Амараса, до этого же был построен отрезок Джульфа-Баку, а в 1912г. к северу от г.Степанакерт была открыта железнодорожная станция Закавказской железной дороги, законсервированная в связи политической обстановкой в 1989г. [1].

Нагорный Карабах и, в частности, город Шуши были связаны с внешним миром в основном двумя дорогами, имеющими военно-стратегическое значение. Одна проходила через Ереванские ворота и связывала Карабах с Сюником, Нахичеваном и другими армянскими областями, а другая – через Елизаветпольские ворота и протягивалась до Персии, Грузии, Каспийского края и России. Эти дороги сыграли огромную роль в становлении г.Шуши как одного из основных торгово-экономических центров Восточной Армении и всего Закавказья.

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке Государственного комитета по науке МОН РА в рамках научного проекта № 16YR-5F072.

^{*} Кандидат политических наук, доцент Российско-Армянского университета, руководитель исследовательской группы.

^{**} Старший преподаватель кафедры политологии Российско-Армянского университета.

^{***} Магистрант Американского университета Армении.

В 1840г. в Закавказье были образованы Грузино-Имеретинская губерния и Каспийская область. Армянская область вошла в состав губернии, а Карабах – в Каспийскую область. Карабахская провинция стала уездом из шести участков: Зангезурского, Мегринского, Варандинского, Челябинского, Кяберлинского и Джеванширского [2, с. 7]. Были образованы уездное и участковое управления на основе русского законодательства, охватывающего также вопросы строительства транспортных инфраструктур.

Ситуация резко изменилась после советизации стран региона и вхождения Нагорного Карабаха в состав Азербайджанской ССР. Как известно, 10 августа 1920г. на основе соглашения между Республикой Армения и РСФСР Карабах, Зангезур и Нахичеван были признаны спорными районами. В эти территории предусматривался ввод советских войск для определения статуса, мирного урегулирования территориального конфликта между Арменией и Азербайджаном. Было заявлено об отсутствии предвзятости у советской стороны, однако наличие «советской власти» в Азербайджане и национально-дашнакского правительства в Армении ставило под сомнение декларируемую объективность. Установление советской власти в Армении побудило ревком Азербайджана признать Нагорный Карабах, Зангезур и Нахичеван составными частями Армянской ССР. 4 июля 1921г. пленум Кавказского бюро ЦК РКП(б) принял решение о передаче Нагорного Карабаха в состав Армении, однако на следующий день, без обсуждения и голосования, он был подарен Азербайджану в качестве «областной автономии». Постановление явилось проявлением стратегического замысла превратить Азербайджан в «форпост социализма на Востоке», воздействующий на Иран и Турцию. Под попечительством Азербайджана, благодаря усилиям Турции, оказалась и Нахичеванская автономная область [2, сс. 8-9].

В течение всех последующих лет пребывания НКАО в составе Азербайджанской ССР на территории автономии не строились дороги с твердым покрытием, а уже эксплуатируемые дороги в течение многих десятилетий не благоустраивались и не реконструировались. При изучении карт 1926 и 1930 гг. становится ясно, что в результате государственной политики по изоляции армян Нагорного Карабаха буквально за несколь-

ко лет изменилось расположение границ между Арменией и Карабахом. Как видно из карты 1926г., Армянская ССР и НКАО связаны между собой единой границей, более того, Нахичеванская АССР не имела общей границы с Турцией [1].



Однако начиная с 1930г. границы между Армянской ССР и НКАО были значительно изменены, на карте уже появился Лачинский коридор, а Нахичеванская АССР уже имела общую границу с Турцией [1].



Экономическое значение Лачинского коридора

Важными показателями социально-экономического развития территории являются уровень ее транспортной обеспеченности, состояние, плотность и конфигурация дорожной сети. Единственная железная дорога – Агдам-Степанакерт, функционирующая в Нагорном Карабахе в советский период, имеющая протяженность 18 км, располагала небольшим удельным весом в общем объеме грузовых перевозок. Основным видом транспорта Нагорного Карабаха являлся автомобильный. Главными дорогами, пересекающими территорию НКАО, были Евлах-Лачин и Евлах-Кельбаджар. Они имели союзно-республиканское значение и содержались в более или менее удовлетворительном положении. В крайне плохом состоянии находились местные дороги, не говоря уже о том, что многие селения вообще не имели непосредственной транспортной связи с районными и областными центрами. Дорожная сеть была построена таким образом, чтобы эта связь осуществлялась через соседние районы, расположенные за пределами автономной области. Была искусственно затруднена транспортная связь НКАО с Армянской ССР, хотя их разделял коридор шириной в 7 км. В условиях крайне плохого состояния этого участка дороги автомашины из НКАО в Армянскую ССР и обратно вынуждены были проезжать сотни километров по территории Азербайджанской ССР через Казах-Кировабад-Евлах-Агдам [3, с. 15].

Проявлением и результатом явной политизации экономики и азербайджанского национализма, а также стремления изолировать НКАО от внешнего мира являются ее крайне слабые экономические связи с другими республиками СССР и, особенно, с Армянской ССР. По данным азербайджанской прессы, в экономических связях НКАО доля оборота с Грузинской и Армянской ССР составляла лишь 2%. На долю Армянской ССР приходилось всего 0,3% общей стоимости вывоза из области и 1,4% ввоза в область. Как было отмечено на заседании Президиума Верховного Совета СССР, связи НКАО даже с районами Азербайджана деформированы и не имеют взаимовыгодного характера [3, с. 16].

Сложилась ситуация, когда армяне Карабаха не могли полноценно использовать уже имеющуюся транспортную инфраструктуру, особенно с

целью развития торговых связей с Армянской ССР. В частности, чтобы осуществить перевозку грузов или пассажиров из НКАО в Армянскую ССР, вместо 10-15 км надо было проехать более чем 400-километровую дорогу, пролегающую по территории Азербайджана. Таким образом, лачинский отрезок дороги годами не ремонтировался, в то время как для армян Нагорного Карабаха эта дорога имела как экономическое, так и морально-психологическое значение. Конечной целью блокадной политики властей Советского Азербайджана, разумеется, являлась депортация армян из Карабаха. Надо отметить, что данная политика привела к определенным результатам. В 1923г. численность армян Карабаха составляла 149,6 тыс. чел., или 94,8%, а в 1979г. – 123, 1 тыс. чел., или 75,9%. Количество азербайджанцев, соответственно, составило 7,7 тыс. чел. (4,9%) и 37,7 тыс. чел. (23%), т.е. выросло в пять раз [4, сс. 22-28]. Значительный вклад в этот процесс внес политический лидер Азербайджана Гейдар Алиев, заявлявший: «Благодаря мне сократилось армянское население Карабаха» [5, сс. 11-12].

Осознавая стратегическое, политико-экономическое значение Лачинского коридора, после его освобождения армянской стороной велась политика его скорейшей реконструкции и восстановления исторической сухопутной связи между двумя армянскими государствами. С взятием Лачинского коридора была прорвана блокада Нагорного Карабаха и образован коридор в Армению, открывший возможности для военной и гуманитарной помощи. Отметим, что в октябре 1992 г. Азербайджаном была предпринята военная операция по возвращению контроля над коридором, которая закончилась полным провалом [6, с. 269].

До освобождения Лачинского района Нагорный Карабах пребывал в условиях жесточайшей экономической блокады. Было прекращено электро- и газоснабжение. Единственным и весьма опасным методом переправки в Карабах необходимых боеприпасов, продуктов питания, лекарств были авиаперевозки с применением многоцелевых вертолетов «Ми-8» и приспособленных для грузоперевозок пассажирских самолетов «ЯК-40» и «АН-2» [7].

Наличие сухопутной связи между Арменией и Нагорным Карабахом было одним из основных условий, поставленных Арменией в рамках

переговорного процесса. Со своей стороны Азербайджан настаивал на освобождении коридора как оккупированной территории. Начиная с 1997г. стороны пришли к соглашению о рассмотрении вопроса Лачина отдельно. С целью решения проблемы Лачинского коридора выдвигались предложения об одновременном создании под международной протекцией особого режима на данной территории и в районе Мегри, а также предложения об обмене территориями [8, с. 91]. Один из сценариев по обмену территориями был назван «планом Гобла» в честь бывшего сотрудника Государственного департамента США Пола Гобла, составившего в 1992г. меморандум, выдвигавший идею решения карабахской проблемы посредством обмена территориями. Согласно плану, Азербайджану предлагался коридор через Мегринский район Армении, соединяющий его с Нахичеванью, в обмен на Лачинский коридор между Нагорным Карабахом и Арменией. Отметим, что этот «план Гобла» обсуждался на встрече Гейдара Алиева и Роберта Кочаряна в Вашингтоне в апреле 1999г., однако был отвергнут представителями азербайджанской элиты. Вследствие разногласий по этому вопросу ряд высокопоставленных чиновников Азербайджана подали в отставку, среди которых были министр иностранных дел Тофик Зульфугаров и руководитель администрации президента Эльдар Намазов. План вызвал большую полемику также в Армении, для которой потеря Мегри означала бы потерю границы с Ираном [9, сс. 310-312]. В настоящий момент по ущелью проходит автодорога Ереван-Горис-Степанакерт, которая является единственным путем, связывающим Нагорно-Карабахскую Республику с Арменией.

«Закавказский тигр»

Как известно, в академической литературе и СМИ понятие «экономические тигры» применяется в отношении к странам, демонстрирующим высокие темпы экономического роста (см., например, «четыре азиатских тигра», «кельтский тигр», «балтийский тигр», «балканский тигр», «татранский тигр» и т.д.). В июле 2014г. российский телеканал РБК охарактеризовал Нагорно-Карабахскую Республику как «закавказского тигра» ввиду быстрого экономического роста. Достаточно отметить, что экономиче-

ский рост в НКР по итогам 2015г. составил 9,1%, в 2016г. – 9,2%, при этом в 2007г. данный показатель равнялся 8,8%, а в 2008г. был совершен значительный рывок с достижением 14,3% экономического роста [10].

Вместе с тем проблемы внешней торговли для Нагорно-Карабахской Республики сохраняют актуальность по сей день. Если в советские годы транспортные инфраструктуры целенаправленно уничтожались со стороны властей Азербайджанской ССР, то сегодня проблемы экспорта в первую очередь связаны с непризнанным статусом НКР.

Ввиду непризнанности НКР сегодня осуществляет внешнюю торговлю через зарегистрированные в Армении юридические лица и выходит на международный рынок с надписью «*made in Armenia*». В настоящее время торговля является одним из самых динамично развивающихся направлений экономики НКР. Достаточно отметить, что по данным 2007г., 87,7% субъектов бизнес-регистра НКР составили представители торговли и услуг. При этом в 2010г. потребительский рынок НКР составил 98,4 млрд. драмов, 82,7% которых было обеспечено за счет розничной торговли.

Основными экспортными направлениями НКР, реализуемыми через территорию Республики Армения, являются товары легкой, пищевой, машиностроительной, деревообрабатывающей промышленности, а также стройматериалы. Среди основных статей экспорта можно выделить ковры, кожаную обувь, конденсаторы, коньяк, вина, тутовую водку, консервированные фрукты и овощи. Значительный рост торговой активности НКР выпадает на 2010г., когда общий объем внешнеторгового оборота составил \$348,2 млн., из которых: экспорт – \$74,8 млн., импорт – \$273,4 млн. При этом 94,7% внешней торговли осуществляется со странами СНГ.

По данным Национальной статистической службы НКР, по итогам 2016г. объем внешнеторгового оборота НКР составил 162 млрд. драмов, или \$338 млрд. из которых экспорт составил 38,9 млрд. драмов (\$81,1 млн.), а импорт – 123,2 млрд. драмов (\$256,9 млн.). Важно отметить, что по сравнению с 2015г. объем внешнеторгового оборота в НКР увеличился на 7,4%, при этом экспорт – на 30,6%, импорт – на 1,7%, а отрицательный торговый баланс, таким образом, понизился на 7,7%.

Очевидно, что повышение внешнеторговых показателей в НКР напрямую сопряжено с ростом валового внутреннего продукта (ВВП), который в 2016г. составил 229,7 млрд. драмов вместо 209,3 млрд. драмов в 2015г. Вместе с тем важно отметить, что за 2016г. в НКР были произведены промышленные товары стоимостью 59 млрд. драмов и было реализовано готовой продукции стоимостью 58,6 млрд. драмов [10].

Как известно, с 2008г. по 2013г. официальный Ереван вел активные переговоры по подписанию соглашения об ассоциации с Европейским Союзом. С первых дней переговоров на предмет европейской интеграции, а также после 2013г., в рамках переговорного процесса по вступлению Армении в Евразийский экономический союз (ЕАЭС), одним из самых актуальных вопросов для армянской стороны являлся дальнейший статус Нагорного Карабаха при вступлении Республики Армения в ту или иную организацию. Можно констатировать, что членство Армении в ЕАЭС открывает для НКР дополнительные возможности, так как позволяет активизировать товарооборот и привлечь инвесторов. Следует отметить, что за последние три года экспорт в Россию из Армении, в основном состоящий из продукции сельского хозяйства и пищевой промышленности, вырос на 87%. Товарооборот между двумя странами вырос более чем на 10% [11], что, разумеется, было обеспечено в том числе ввиду торговой активности НКР. Как пишет Т.Манасерян, в процессе евразийской интеграции «...немаловажен вопрос Нагорного Карабаха, который де-факто является частью Армении, и со вступлением последней в союз она фактически выйдет на новый, огромный рынок. Было бы желательно, чтобы Нагорный Карабах также вступил в ЕврАзЭС как самостоятельный субъект, что также положительно повлияет на разрешение данного конфликта с Азербайджаном, особенно, если последний также присоединится к указанной форме экономической интеграции» [12].

В целом, товары из НКР экспортируются в страны СНГ, преимущественно в Армению и Россию (95%), Китай, Италию, Францию, Иран и Великобританию. В рассматриваемом контексте весьма интересны торговые отношения, которые де-факто осуществляются между НКР и Китаем.

В 2005г. товарооборот между странами ограничился лишь тем, что Карабах импортировал из Китая товары на общую сумму всего в \$41,1 тыс. В 2006г. товарооборот также ограничился лишь односторонним импортом из Китая, увеличившись до \$124,2 тыс. Однако уже в 2008г. в двусторонней торговле с Китаем у НКР впервые появился экспорт, составивший \$161,4 тыс. Сотрудничество между НКР и Китаем охватывает такие сферы, как строительная техника, обработка камней и гидроэнергетическое оборудование [13, сс. 145-146].

Выводы

1. Важными показателями социально-экономического развития являются уровень транспортной обеспеченности, состояние, плотность и конфигурация дорожной сети. В этом смысле в период советской власти транспортная инфраструктура Нагорного Карабаха находилась в состоянии физической и моральной изношенности, что препятствовало осуществлению полноценных экономических коммуникаций между субъектами автономной области. Более того, была искусственно затруднена транспортная связь НКАО с Армянской ССР, что являлось следствием националистической политики Азербайджанской ССР, нацеленной, прежде всего, на депортацию армян из Карабаха.
2. Взятие Лачинского коридора армянскими вооруженными силами в 1992г. создало возможность для прорыва транспортной блокады Нагорного Карабаха, что, во-первых, позволило обеспечить переброску боеприпасов и поставку гуманитарной помощи, во-вторых, способствовало внешнеторговой активности НКР в последующий период.
3. Проблемы внешней торговли для Нагорно-Карабахской Республики не теряют актуальность по сей день. Если в советские годы транспортная инфраструктура целенаправленно уничтожалась Азербайджанской ССР, то сегодня проблемы экспорта и импорта, прежде всего, связаны со статусом НКР как непризнанного государства. Ввиду непризнанности НКР сегодня осуществляет внешнюю торговлю через зарегистрированные в Армении юридические лица и выходит на международный рынок, в том числе в страны ЕАЭС, с надписью «*made in Armenia*».

4. Членство Армении в ЕАЭС открывает для НКР дополнительные возможности, так как позволяет активизировать товарооборот и привлечь инвесторов. Более того, фактическое нахождение с Арменией в одной экономической зоне создает базовые условия для обеспечения экономической активности НКР, которая начиная с 2008г. демонстрирует высокие темпы роста. Последним обусловлено частое отождествление НКР с «экономическим тигром».

Май, 2017г.

Источники и литература

1. *Мкртчян Ш., Давтян Ш.*, Шушинские дороги и загадка «Лачинского коридора» // Шуши. Город трагической судьбы. – Ер.: Амарас, 1999. / www.bvahan.com/armenianway/aw/shushi/html/roads-r.html.
2. Тунян В.Г., Карабахский конфликт: историко-геополитический аспект. – Ер.: ГИУА, 1999. – 100 с.
3. *Валесян Л.А., Мурадян Ю.А.*, О некоторых итогах и проблемах экономического развития Нагорного Карабаха // Вестник общественных наук АН Армянской ССР // <file:///C:/Users/Uset/Desktop/1989-5%25283%2529.pdf>, сс. 4-18.
4. Статус Нагорного Карабаха в политико-правовых документах и материалах. – Ер., 1995, #1-5, сс. 22-28.
5. *Балаян З.*, Мир – это когда матери не хоронят сыновей // Диалог, 1997, #5, сс. 11-12.
6. *Жирохов М.А.*, Семена распада: войны и конфликты на территории бывшего СССР. – СПб., 2012. – 688 с.
7. 22 года тому назад была прервана блокада НКР // www.panarmenian.net/rus/details/178993/.
8. *Цуциев А.А.*, Атлас этнополитической истории Кавказа (1774-2004). – М.: Европа, 2007, с. 91.
9. *де Ваал Т.*, Черный сад. Армения и Азербайджан между миром и войной. – М.: РОССПЭН, 2014, сс. 310-312.
10. Национальная статистическая служба НКР // <http://www.stat-nkr.am/>.
11. Официальный сайт Евразийской комиссии // www.eurasiancommission.org.
12. *Манасерян Т.*, Присоединение Армении к ЕВРАЗЭС: миф и реалии // http://www.soyuzinfo.am/rus/analytics/detail.php?ELEMENT_ID=216.
13. *Бабаян Д.*, Непризнанные, полупризнанные и де-факто самостоятельные государства в геополитической повестке КНР // 21-й ВЕК. – 2012, #4(24), сс. 129-150.

ԼՂՀ ԱՐՏԱՔԻՆ ԱՌԵՎՏՐԱՅԻՆ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՇՐՋԱՓՈՎՄԱՆ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐՈՒՄ

Վահե Դավթյան, Արմեն Հարությունյան, Լիանա Սամվելյան

Ամփոփագիր

Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետության արտաքին առևտրի հետ կապված խնդիրների վերլուծության ընթացքում հաշվի են առնվել ԼՂՀ՝ որպես պետություն ճանաչված չլինելու փաստը և տրանսպորտային շրջափակման պայմանները: Տրանսպորտային ենթակառուցվածքների զարգացման վերաբերյալ պատմական հղումներ են արվել, ինչպես նաև վեր են հանվել ԼՂՀ՝ խորհրդային ժամանակաշրջանի տնտեսական զարգացմանը խոչընդոտող խնդիրները: Ընդգծվել է ԼՂՀ արտաքին առևտրային ակտիվությանը նպաստող Լաչինի միջանցքի քաղաքական-տնտեսական նշանակությունը: ԼՂՀ այժմյան տնտեսական խնդիրները կապված են որպես պետություն ճանաչված չլինելու կարգավիճակի հետ, ինչի պատճառով առևտուրն իրականացվում է Հայաստանի Հանրապետության միջոցով: Գրանցվել են ԼՂՀ տնտեսական աճի բարձր ցուցանիշներ, ինչպես նաև վերլուծվել են ԼՂՀ տնտեսական զարգացման հնարավորությունները՝ կապված ԵԱՏՄ-ին ՀՀ անդամակցության հետ:

ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ НКР В УСЛОВИЯХ ТРАНСПОРТНОЙ БЛОКАДЫ

Vage Davtyan, Armen Arutyunyan, Liana Samvelyan

Резюме

Проанализированы внешнеторговые проблемы Нагорно-Карабахской Республики (НКР) в условиях непризнанности и транспортной блокады. Даны исторические предпосылки развития транспортной инфраструктуры Нагорного Карабаха и выявлены основные трудности, препятствовавшие экономическому развитию НКАО в советский период. Показана политико-экономическая важность Лачинского коридора, способствующего внешнеторговой активности НКР. Выявлено, что на сегодняшний день экономические проблемы НКР связаны со статусом непризнанного государства, ввиду чего внешняя торговля осуществляется через Армению. Отмечены высокие темпы экономического роста НКР и проанализированы экономические возможности, открывшиеся для НКР с вхождением Армении в ЕАЭС.

**FOREIGN TRADE PROBLEMS OF NKR
UNDER THE CONDITIONS OF TRANSPORTATION BLOCKADE**

Vahe Davtyan, Armen Harutyunyan, Liana Samvelyan

Resume

The foreign trade problems of Nagorno-Karabakh Republic under the conditions of the lack of recognition and transportation blockade are analyzed. The historical pre-conditions of the transportation infrastructure development of Nagorno-Karabakh are presented and the main difficulties that prevented the economic development of the NKAA during the Soviet period are uncovered. The political and economic importance of the Lachin corridor contributing to NKR's foreign trade activity is noted. It is shown that today, the economic problems of NKR are connected with the status of the unrecognized state, therefore foreign trade is carried out through Armenia. High rates of economic growth of NKR are noted and economic opportunities opened for NKR with the entry of Armenia into the EEU are analyzed.