

## Перспективы и препятствия перезапуска грузино-абхазской ж/д магистрали

Комментарий Центра АРВАК, 12.06.2024

В контексте совместных шагов РФ и Ирана по претворению в жизнь мегапроекта «Север–Юг» проблема возобновления железнодорожного сообщения между Грузией и Абхазией снова становится актуальной. Иран и Индия, являющаяся одним из главных бенефициаров маршрута, составляющего конкуренцию китайскому «Пути» по оси Восток–Запад, настаивают на максимальной диверсификации логистических коммуникаций «Север–Юг». В спектр перевозочных направлений в Россию и Европу, лоббируемых ими, помимо азербайджанской ЖД входят дорожная магистраль через Туркменистан и Казахстан, каспийский судоходный путь, а также армянская транспортная артерия, значение которой кратно возрастает, если к возможностям перевалочных пунктов в грузинских портах Поты и Анаклии прибавится перспектива задействования железнодорожной ветки Тбилиси–Ингури–Сухум–Псоу–Сочи.

В свою очередь российская сторона максимально сосредоточена на азербайджанском логистическом варианте, что, вероятно, связано с попыткой «привязки» Баку к военно-политическому альянсу РФ–ИРИ, работы по формированию которого намечаются в перспективе. Тегеран, в свою очередь, демонстрирует более сдержанное отношение к «азербайджанскому логистическому приоритету», как, впрочем, и многие эксперты в самой России. К примеру, доктор политических наук, эксперт по военно-политическим вопросам Михаил Александров считает, что азербайджанская магистраль «наименее привлекательная» как с экономической, так и с политической точки зрения, и что, кроме того, Азербайджан сам не горит желанием способствовать своей излишней привязке к российско-иранским геополитическим проектам. При этом, сам Тегеран не склонен ставить в зависимость от Баку свои жизненно важные проекты по выходу из изоляции. В своей статье «Далекие от реалий мифологемы» М. Александров пишет: *«Иранское руководство поддерживает проект «Север–Юг» – тут без вопросов. Но это касается, прежде всего, существующих транзитных маршрутов через Каспий в первую очередь, а также через Казахстан и Туркмению. И, вы удивитесь, – через Армению и Грузию, о чем в российском официозе полных молчок. А вот строительство за свой счет железной дороги для состыковки с Азербайджаном иранское руководство не очень поддерживает. Ищут коммерческих инвесторов, которые, как выясняется, не очень-то идут в этот проект».*

Следует отметить, что о проблемах, связанных со встраиванием азербайджанской ж/д магистрали в проект «Север–Юг», признается и сам глава РФ. Так, 05.06.2024 В. Путин на встрече с руководителями ведущих информационных агентств заявил, что до сих пор остались нерешенными вопросы по финансированию недостающих, либо пришедших в негодность азербайджанских и иранских участков, проблемы с выбором стандартов колеи и многое другое. Вместе с тем, единственное, что, по мнению президента РФ, внушает оптимизм по поводу будущего азербайджанской магистрали в проекте «Север–Юг» – это благосклонность Ильхама Алиева к этой

идее. Однако эта «благосклонность», по объективному мнению ряда российских экспертных кругов, в практическом плане ничем пока не подкреплена.

На этом фоне идея реанимации грузино-абхазского железнодорожного маршрута вновь начинает приобретать значимость. Естественно, в связке данного проекта с армянской инициативой «Перекресток мира» и программой строительства соответствующей международным стандартам автомобильной магистрали через Сюник в Иран. Интерес бенефициаров проекта «Север–Юг» и, прежде всего, Ирана к упомянутому армяно-грузино-абхазскому маршруту возрастает сейчас еще и в связи с последними событиями в Грузии, где власть проявляет признаки отхода от западного вектора. В случае, если эта тенденция будет закреплена победой ныне властвующей партии «Грузинская мечта» на предстоящих октябрьских парламентских выборах, на Южном Кавказе образуется новая геополитическая реальность, открывающая возможности для создания политико-экономических завязок, которые еще в недавнем прошлом считались нереальными.

Аксиоматичный закон равновесия подсказывает, что Грузия вынуждена искать геополитическую опору для преодоления давления либерального международного сообщества. В этом плане она уже получает ощутимую поддержку, как считают на Западе, от Китая. Но она будет стремиться диверсифицировать партнерские связи и, прежде всего, фокусироваться на региональных акторах – углублять отношения с ИРИ и искать точки соприкосновения с РФ. Эта тенденция представляется неизбежной, в том числе, и исходя из необходимости ослабления влияния турецко-азербайджанского тандема, которых будет стремиться заполнить собой образующиеся после ослабления западного влияния пустоты в политическом пространстве Грузии. Необходимость балансирования в таких условиях неизбежно подтолкнет Тбилиси к разноплановому взаимодействию с другими крупными региональными игроками, в том числе – в торгово-экономической области.

Согласно ряду западных аналитиков, Тбилиси демонстрирует на удивление стойкую позицию в своем антизападном демарше с уверенностью в поддержке Пекина. Получить ее ныне действующим грузинским властям удалось в результате вовлечения страны в программу «Один пояс–один путь» в качестве ключевого логистического хаба на основном маршруте из Средней Азии в Европу. Залогом этой успешной сделки стал ряд инвестиционных проектов в сфере транспортных коммуникаций, на осуществление которых Пекин уже выделяет средства как частных компаний, так и государственных фондов. Главным из них стал проект по строительству порта Анаклия. Еще в 2020 г. грузинское руководство разорвало контракт с «Консорциумом развития Анаклия», учредителями которого были крупнейший международный коммерческий банк «TBC Holding» и американская компания «Conti International LLC». А уже на днях идет процесс оформления договорной базы о передаче проекта строительства этого крупного порта на Черном море китайско-сингапурскому инвестиционному консорциуму *China Communications Construction Company Limited (China) & China Harbour Investment Pte. Ltd (Singapore)*. Многомиллиардная сделка обеспечит Грузии не только приток

инвестиций, стимулирующих в краткосрочной и среднесрочной перспективе активизацию смежных со строительством секторов промышленности и всей экономики в целом, но и гарантирует работу китайской стороны по массовой адресации грузопотоков Срединного маршрута «Один пояс—один путь» в этот грузинский портовый хаб.

С точки зрения экономических и геополитических интересов Грузии ее польза от сделки по «Анаклии» неоспорима, особенно учитывая тот факт, что контрольный пакет акций проекта «Анаклиа» (51%) остается за Тбилиси. Гипотетически, схема по разблокировке грузино-абхазского железнодорожного маршрута также укладывается в контекст *«хабовой политики»* Грузии, стремящегося конвертировать свое неоспоримое географическое преимущество в актив экономического процветания, стабильности и стратегической безопасности, ответственность за которую должны признать главные страны-интересанты глобальной торговли. В данном контексте разблокирование грузино-абхазской магистрали на данный момент не может являться запретной темой для Тбилиси, как это считалось раньше, особенно если торгово-экономическое взаимодействие с РФ через Абхазию в складывающихся в регионе новых условиях может даже сыграть определенную позитивную роль для Грузии в контексте решения ею своих территориальных проблем.

В целом, в экспертном сообществе существует недопонимание причин, по которым Грузия не желала разблокировки грузино-абхазской магистрали, последний состав по которому прошел в 1991 г. Политический мотив в этом безусловно был в перспективе задействования магистрали особенно противилось правительству М. Саакашвили, запустившее в оборот тезис о том, что любое сотрудничество с абхазской стороной укрепит аргументы Сухума и легитимизирует его право на политический суверенитет. Между тем, если бы полноценный запуск этой магистрали был бы одобрен внешними партнерами партии Саакашвили и обещал бы рентабельность грузоперевозок, то Тбилиси получил бы серьезную статью доходов, что позволило бы ему найти формулировку, оправдывающую торгово-логистическое сотрудничество с *«сепаратистским образованием»*. Тем более на фоне наличия подобных примеров в отношениях Грузии и Абхазии. Речь идет об Ингурской ГЭС, которая на протяжении десятилетий эксплуатируется обеими сторонами на паритетной основе. В случае с железной дорогой, однако, такого сотрудничества не получилось в основном из-за бесперспективности экономических затрат на ее перезапуск.

Еще в 2012–2013 гг. авторитетный российский эксперт-конфликтолог Наталия Мириманова, совместно с группой грузинских, абхазских, азербайджанских и армянских профильных специалистов провела масштабное исследование состояния южнокавказских железных дорог и произвела расчеты по стоимости ремонта и рентабельности эксплуатации этих магистралей. Анализ показал, что основные армянские и грузинские пути находятся в достаточно приемлемом для международной торговли состоянии, тогда как абхазская часть кавказской магистрали, начиная с Ингури и до станции Псоу нуждаются в капитальной перестройке и ремонте, общей стоимостью порядка 260 млн долларов США. Сумма в

те годы абсолютно неподъемная ни для Грузии, ни даже для России и, ни, тем более, для Абхазии. При учете объемов тогдашнего возможного грузопотока через ветку Зугдиди–Сухуми–Псоу–Сочи, который мог варьироваться в пределах от 2 до 4 млн тонн в год, вложения окупили бы себя лишь спустя 200(!) лет. Только объем в 10 млн тонн мог обеспечить окупаемость проекта в течение 17 лет. Однако подобных объемов грузоперевозок на 2013 г. в регионе не было и не предвиделось из-за низких темпов роста промышленности на Южном Кавказе и слабого товарообмена между РФ с одной стороны и Турции с Ираном с другой.

На данный же момент в регионе Южного Кавказа в рамках глобальных проектов «Восток–Запад» и «Север–Юг» интенсивно осуществляются инвестиции в строительство железных дорог, портовых хабов и таможенных терминалов с пропускной способностью от 20 до 40 млн тонн в год, что свидетельствует о больших масштабах планируемого товарооборота.

Можно лишь предполагать, упустит ли Грузия в условиях жесточайшей конкуренции за транзитные преференции свой шанс на абхазском логистическом направлении. Вместе с тем, высока вероятность, что после октябрьских выборов 2024-го вопрос войдет в повестку «Грузинской мечты», разумеется, если она победит в голосовании. Со своей стороны Москва также может интенсифицировать обсуждения на эту тему, поскольку к геополитическим плюсам железной дороги в Грузию (в прошлом РФ интересовал именно геополитический фактор данной магистрали в контексте обеспечения своих военных баз в Ахалкалаке и Гюмри) сейчас прибавился фактор ощутимых экономических дивидендов. Для усердно прорывающей себе «окно на юг» изолированной России грузино-абхазская железная дорога может стать большим приобретением, как, впрочем, и политические силы в Тбилиси, осуществляющие разворот от Запада в сторону региона.

Интрига заключается в том, что США и Великобритания, теряющие контроль над китайским «Срединным маршрутом», который вплотную приблизился к ЕС через Среднюю Азию, Азербайджан и Грузию, в новых условиях будут вынуждены поддерживать конкурентный китайскому индо-иранский проект «Север–Юг», однако с расчетом купирования его российского направления и переориентировки грузопотока на Турцию и ее черноморские порты. Если Грузия окончательно выбудет из англо-американской логистической игры, то, по всей вероятности, следует ожидать, что процесс открытия армяно-турецкой границы будет форсирован. Возможно, именно с этим связан процесс интенсивной подготовки Еревана и Баку к подписанию так называемого «мирного соглашения» под нажимом США, ЕС и Турции. А также к этому объемлющему плану можно отнести и реанимированные разговоры о транс-территориальном «Зангезурском коридоре». Можно предположить, что в случае поражения на выборах в Грузии прозападных сил Вашингтон и Лондон будут лоббировать проект смещения перекрестка глобальных торговых путей на юг – по линии Гюмри–Нахиджеван–Сюник, чтобы вывести из большой игры Тбилиси и не допустить экономического и геостратегического «сращивания» России с Ираном.