

Вслед за геополитическими центрами: Баку активизирует «грузинское направление»

Комментарий Центра АРВАК, 23.04.2026

Аннотация

АРВАК анализирует резкую интенсификацию дипломатических и экономических усилий Азербайджана на грузинском треке в контексте глобальной борьбы за контроль над транзитными маршрутами «Срединного пути». В центре внимания – итоги визита Ильхама Алиева в Тбилиси и его неформальные контакты с руководством Грузии. Рассматриваются опасения Баку относительно возможной деградации проекта TRIPP и перспективы разблокирования абхазского участка железной дороги, что угрожает монопольному транзитному положению Азербайджана. Особое внимание уделяется роли Китая как «теневого модератора» региональных процессов и рискам возникновения латентной транспортно-экономической войны между Баку и Тбилиси.

Ключевые слова: *Южный Кавказ, Грузия, Азербайджан, Китай, Ильхам Алиев, Бидзина Иванишвили, «Срединный путь», TRIPP, абхазская железная дорога, транспортная война, геоэкономика.*

1. Трансформация логистической роли Грузии

В предыдущих публикациях АРВАК анализировал контекст активизации крупных геополитических центров силы (США, Соединенное Королевство, РФ) на грузинском треке, связав эту тенденцию с процессами на Ближнем Востоке. Иранская кампания и ее последствия вынуждают глобальных акторов пересматривать концепцию логистики в Западной Азии, где ИРИ занимала ключевую позицию. В связи с деградацией фона безопасности на иранском направлении и неопределенностью перспектив развития ситуации внутри и вокруг страны, глобальные центры силы рассматривают в качестве альтернативы вариант смещения основных торгово-энергетических маршрутов на Южный Кавказ. Это кратко повышает геостратегическую роль Грузии, готовой стать крупным бенефициаром транзитных операций в рамках проекта «Срединного пути».

В данной связи особый интерес представляет рост активности КНР в Грузии. В отличие от США, СК и РФ, Пекин практически полностью сторонится попыток прямого «вмешательства» в политическую конъюнктуру южнокавказской республики, сосредоточившись на масштабных вложениях в строительство ее новых портовых комплексов, внедрение технологических инноваций в транзитную инфраструктуру и расширение сети автомобильных, железнодорожных и туннельных коммуникаций.

События показывают, что это косвенный, но эффективный метод проецирования собственного влияния на политические процессы. Пекин изначально выстраивал проект «Один пояс, один путь» по принципу широкой диверсификации маршрутов, и поэтому фактор иранского кризиса, прогнозируемый им еще с середины 2010-ых, не нанесет критического ущерба торгово-экономическим интересам КНР в контексте программы «Срединного пути». Развивая иранские мультимодальные маршруты, КНР параллельно инвестировала в крупные логистические проекты в Центральной Азии, выстраивала Транскаспийскую магистраль и инициировала синхронизацию азербайджано-грузинских транзитных маршрутов, дублируя, тем самым, доступ на европейский рынок. Одновременно с этим Пекин последовательно закреплял свои

торгово-логистические проекты договорами о стратегическом партнерстве со странами Центральной Азии и Южного Кавказа.

2. Китайское доминирование и реакция конкурентов

Финансово-экономическая экспансия Пекина в данном направлении позволила ему снизить зависимость от иранской транзитной площадки и стать влиятельным геоэкономическим игроком в указанной зоне – прежде всего в стратегически значимой для него Грузии. Более того, финансово-экономическая активность Китая здесь сублимировалась в фактор не афишируемого, но последовательно возрастающего политического влияния, которое усиливалось на фоне девальвации влияния США и западноевропейских стран из-за их нескрываемых попыток *«вмешательства во внутренние дела и внешнеполитическую повестку Тбилиси»*.

Именно масштабные китайские инвестиции и опора на неафишируемую политическую поддержку Пекина позволили действующим властям в Грузии нивелировать *«атаки»* ЕС и США, планировавших с 2023 г. достичь реализации новой *«либеральной революции»* в Грузии. В результате Китай негласно стал наиболее сильным внешнеполитическим игроком на грузинской площадке, и его возросшая роль стала особенно ощутимой в свете последних иранских событий. Сейчас Грузия превращается в единственные на данный момент *«ворота»* главного трансконтинентального маршрута, *«ключи»* от которого находятся в руках Пекина. Новая активизация на грузинском треке конкурирующих с Пекином геополитических центров обусловлена осознанием этой данности: их целью является попытка восстановить влияние на Тбилиси, лишив КНР позиции лидирующей силы, стремящейся к установлению доминирующего контроля над транзитными маршрутами *«Срединного пути»* и огромной сырьевой базой Центральной Азии.

3. Интересы Баку на грузинском направлении

Представляется симптоматичным видимое оживление Азербайджана на грузинской площадке. Хронологически оно совпадает с инициативами США и Соединенного Королевства по запуску нового этапа во взаимоотношениях с Тбилиси, что свидетельствует о планах Баку также включиться в *«грузинскую игру»*. Азербайджан позиционирует себя как самостоятельного и весомого регионального актора, который имеет собственные интересы в отношении транзитных конфигураций и обладает достаточным потенциалом, чтобы их продвигать. Однако при этом следует учитывать, что последние действия Баку на грузинском треке, возможно, продиктованы не только *«суверенными интересами Азербайджана»*, но и одновременно являются элементом вышеупомянутой масштабной геополитической партии по слову китайского доминирования в Тбилиси.

06.04.2026 глава Азербайджана И. Алиев посетил с государственным визитом Тбилиси, где состоялись его встречи с премьер-министром Грузии Ираклием Кобахидзе и президентом страны Михаилом Кавелашвили. Тем не менее, существует мнение, что неофициальным, но важнейшим элементом его визита стала встреча с неформальным лидером Грузии, основателем и почетным председателем партии власти *«Грузинская мечта–Демократическая Грузия»*, миллиардером Бидзиной Иванишвили. Данный факт особенно подчеркивает, что повестка, с которой Алиев прибыл в Тбилиси, имела большое

значение для Баку. Она побудила азербайджанского президента провести беседу тет-а-тет с человеком, которого считают архитектором всей внешней политики Грузии и инициатором допуска китайской инвестиционной экспансии в республику в рамках проекта «Срединного пути».

Очевидно, что для И. Алиева представляли особый интерес дальнейшие планы Тбилиси в свете последних событий вокруг Ирана и возросшего интереса глобальных акторов к грузинской транзитной площадке. Об этом косвенно свидетельствуют и официальные сводки Баку о содержании переговоров Алиева с И. Кобахидзе и М. Кавелашвили, главным элементом которых стали обсуждения перспектив «Срединного пути» и роли в нем совместных грузино-азербайджанских транзитных программ.

4. Кризис проекта TRIPP и угроза «Зангезурскому коридору»

Судя по всему, азербайджанского лидера беспокоят две проблемы, способные поставить под удар ту конфигурацию транзитных маршрутов «Срединного пути» на Южном Кавказе, которая наиболее полно отражает интересы Баку.

Во-первых, это возрастающие угрозы проекту TRIPP, реализация которого в условиях растущей эскалации вокруг Ирана оказалась под вопросом. Несмотря на то, что Баку избегает признания очевидной связи этого проекта с положением в Иране, азербайджанские политики понимают, что Тегеран крайне негативно настроен в отношении его реализации. Если война против ИРИ затянется, то строительство TRIPP будет отложено ввиду перманентной угрозы уничтожения его инфраструктуры со стороны ВС ИРИ. Если же Вашингтон и Тегеран примут обоюдное решение основательно взяться за решение всех накопившихся проблем за столом переговоров, то иранская сторона, ожидаемо, включит вопрос ликвидации либо переформатирования проекта «коридор Трампа» в число приоритетных условий мирного соглашения. С учетом этого перспективы TRIPP на данный момент действительно туманны.

Об этом также свидетельствует заявление Никола Пашиняна от 13.04.2026, в котором он признал, что события в Иране могут отложить по времени реализацию проекта. Армянский премьер сослался на то, что *«администрация США, как минимум на данный момент, не считает TRIPP приоритетом»*. *«Коридор Трампа»*, рассматриваемый Баку в качестве составного элемента более обширного и амбициозного проекта *«Зангезурский коридор»*, кроме прочих геополитических выгод в контексте общетюркской интеграции, должен был диверсифицировать грузопотоки в Азербайджан и из Азербайджана через Турцию, тем самым снизив роль Грузии в конфигурации «Срединного пути». Запустив TRIPP как альтернативу грузинским магистралям, именно Азербайджан, по замыслу бакинских властей, должен стать главным хабом «Срединного пути» на Южном Кавказе, оттеснив Грузию на позиции дополнительной, но не главной логистической площадки в регионе. Кроме того, запуск TRIPP в рамках урегулирования конфликта между Баку и Ереваном способствует разблокированию армяно-азербайджанской дорожной коммуникации, открывая Еревану более короткий путь к российскому рынку в обход Грузии. Это также способствовало бы девальвации ключевой транзитной роли Грузии по оси «Север–Юг», перетянув в пользу Баку грузопотоки, следующие из Армении и Ирана в Россию и обратно.

Тем самым реализация TRIPP считается критически важным компонентом геополитических и геоэкономических программ Азербайджана, направленных на его утверждение в роли ключевого игрока в регионе, диктующего свою повестку и распределяющего «транзитные квоты» по собственному усмотрению. Очевидно, что Ильхам Алиев испытывает тревогу по поводу возможного распада этой конструкции и старается понять, как грузинские лидеры намерены распорядиться открывшейся им возможностью транзитного лидерства в регионе и какую роль они отводят Азербайджану в данной конфигурации.

5. Перспективы «абхазского направления»: «Север–Юг» против «востока»

Второй важной темой, рассмотренной И. Алиевым в Тбилиси, по всей видимости, был вопрос абхазской железной дороги. Баку не могут не настораживать участившиеся разговоры о возможности открытия железнодорожной магистрали Зугдиди–Очамчир–Сухум–Сочи в контексте ее использования для вывода Армении из транзитной изоляции. Если неоднократные заявления по этому поводу со стороны армянской оппозиции в лице Роберта Кочаряна в Азербайджане могли трактоваться как элемент предвыборной риторики, то актуализация этой темы в самой Абхазии, России и Грузии заставляет Баку оценить ситуацию иначе.

В начале апреля 2026 г. министр экономики Абхазии Адгур Миквабия, выступая на Абхазском экономическом форуме, заявил, что возможность открытия железной дороги Грузия–Абхазия–РФ достаточно высока. Другие участники форума также выразили уверенность, что запуск этой магистрали весьма выгоден Абхазии, России, Турции, Армении и Грузии, поскольку обеспечит сквозную торгово-транспортную связь между ними, обеспечив всем сторонам рентабельный и быстрый доступ к рынкам друг друга. Выступающие ссылались на успешный тестовый запуск масштабного грузового терминала в Очамчире, который способен обслуживать большие объемы грузопотоков.

В Баку, очевидно, понимают, что Очамчирский комплекс не мог быть построен без расчета на перспективу разблокировки грузино-абхазской магистрали и, следовательно, считают, что дело осталось лишь за оглашением политического решения Тбилиси, которое, по их мнению, было согласовано между Россией и Грузией задолго до последних событий.

Открытие грузино-абхазской железной дороги может в корне изменить всю проектируемую логистическую конструкцию в регионе, дополнив «Срединный путь» пересекающим его маршрутом по оси «Север–Юг». В результате формируется перекресток, в центре которого расположена Грузия. В этой конфигурации Тбилиси не только ставит в зависимость от себя весь транзитный потенциал Азербайджана, но и предоставляет возможность России и Турции установить наиболее короткую и рентабельную сухопутную связь в обход предлагаемым Баку вариантам, а также выводит из изоляции Армению, которую Азербайджан сейчас подталкивает к безальтернативному пользованию своими коммуникациями, тем самым усиливая ее экономическую зависимость. Кроме того, разблокирование грузино-абхазской магистрали способствует активизации Ирана в контексте использования транзитного потенциала Армении и

Грузии в направлении Европы, как наиболее оптимального варианта, что также не отвечает интересам Азербайджана.

В Баку, очевидно, понимают, что игнорировать возможность подобного сценария на Южном Кавказе невозможно, и именно поэтому Ильхам Алиев посетил Грузию, чтобы прояснить для себя эти вопросы.

6. Латентная транспортная война: порты и бюрократия

Пока не ясно, с чем он уехал из Тбилиси и удовлетворен ли полученными ответами. Судя по косвенным сведениям, велика вероятность того, что азербайджанский лидер не смог вместе со своими грузинскими партнерами расставить все точки над «i» в проблемной повестке и не слишком склонен им доверять, даже несмотря на то, что Тбилиси постарался продемонстрировать Баку учет его интересов. 15.04.2026 министр иностранных дел Грузии Мака Бочоришвили, выступая в парламенте республики, заявила, что *«до тех пор, пока не будет решен вопрос с Абхазией и Южной Осетией, не может быть решен вопрос железнодорожного сообщения между Грузией и Россией»*. Это заявление можно трактовать как своего рода официальный ответ на обеспокоенность Баку.

Между тем в Азербайджане по данному вопросу, очевидно, не очень склонны к оптимизму. Согласно сообщениям грузинских экономических экспертов, Баку в последние месяцы чинит большие препятствия грузинским экспортным товарам в порту Алят на Каспийском море. По их словам, азербайджанская сторона создает искусственные задержки и бюрократические проволочки для переправки грузинских контейнеров, и в последнее время эта практика носит уже систематический характер. Возможно, имеется в виду период после переговоров Алиева в Тбилиси. Налицо признаки скрытой, но претендующей на расширение транспортно-экономической войны между двумя соседями. Похоже, азербайджанский лидер подает сигналы партнерам в Грузии, стремясь продемонстрировать, что Баку не готов лишиться роли ключевого игрока на «Срединном пути» и способен нанести урон грузинским экономическим интересам, если Тбилиси попытается отнять у Азербайджана лидерство в этой конструкции и, тем более, будет стремиться продвигать в ущерб азербайджанским интересам проект торгово-энергетического маршрута «Север–Юг».

Резюме

Следует отметить, что это достаточно рискованное предприятие в контексте геостратегических и геоэкономических интересов Пекина. Именно Китай является главным бенефициаром «Срединного пути», его архитектором и крупнейшим инвестором. Китай также внес значительный вклад в синхронизацию инфраструктурных параметров и выработку механизмов оптимальной тарифной политики между Азербайджаном и Грузией в целях повышения эффективности южнокавказских транзитных операций и финансово-экономической выгоды от них. Пекин последовательно выстраивал эту конструкцию на протяжении более чем 10 лет и едва ли готов остаться равнодушным к подобным противоречиям пока еще локального уровня, которые, однако, в будущем могут перерасти в проблему системного уровня для всей архитектуры «Срединного пути».

Возможно, в Пекине пока оценивают происходящее как попытки Азербайджана в условиях изменения геополитического фона в регионе оптимизировать свои ослабленные позиции в архитектуре «Срединного пути». Это представляет собой приемлемую для Китая форму конкурентной борьбы внутри проекта. Вместе с тем в КНР не могут не отслеживать ситуацию и с точки зрения версии о действиях Баку в интересах глобальных конкурентов Пекина. Такая вероятность также существует, учитывая большую зависимость азербайджанских политических элит и финансово-экономических групп от западных центров силы, которые также активизировались на грузинском треке. Учитывая критическую ситуацию в регионе, Баку может оказаться вовлеченным в игру глобальных конкурентов Пекина и действовать вразрез с китайскими интересами на Южном Кавказе, в частности – на грузинской площадке.

Тем не менее Пекин придерживается выжидательной позиции и сохраняет сдержанность на публичном уровне, несмотря на текущие события.