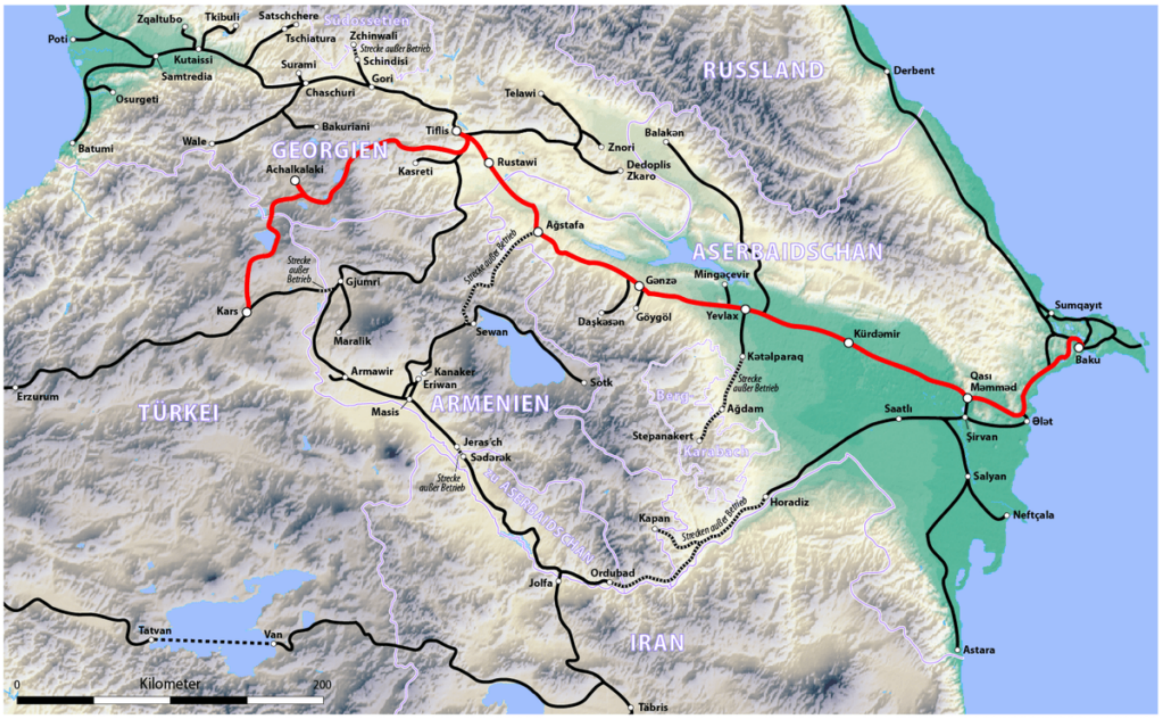
GLOBALNIE · ANALIZA

NOWE ROZDANIE NA KAUKAZIE POŁUDNIOWYM – IMPLIKACJE DLA TRANSPORTOWEJ GEOPOLITYKI REGIONU

Mateusz Sakiewicz · 21 grudnia 2020



Stoczona ostatnio na południowym Kaukazie wojna nie zakończyła się zdecydowanym rozstrzygnięciem, pomimo wyraźnej przewagi Azerbejdżanu. Przyniosła ona jednak zmianę układu sił, w wyniku której, jak zauważa wielu analityków stosunków międzynarodowych, wzrosła rola Rosji jako rozjemcy.

Faktycznie Moskwa doprowadzając do rozejmu pomiędzy Armenią i Azerbejdżanem i wprowadzając swoich *mirotworców* na Kaukaz zwiększyła swoje znaczenie w regionie, a także podkopała pozycję Turcji. Patrząc jednak na geograficzny efekt osiągniętego porozumienia można zauważyć, że tak cenna z punktu widzenia Moskwy kontrola nad szlakami transportowymi północ-południe oraz wschód-zachód może przypaść w udziale innym aktorom. Turcja, mająca ambicję stać się „mocarstwem logistycznym", może ją wreszcie zrealizować, a na rozwój wydarzeń z zainteresowaniem spoglądają także Iran oraz dalekie Chiny.

Nowy korytarz – nowe możliwości

Zmiany terytorialne, do jakich doszło w wyniku zawarcia porozumienia z 10 listopada pomiędzy Azerbej-

dżanem i Armenią przy mediacji Rosji, doprowadziły do powstania dwóch nowych korytarzy transportowych, które mają szansę zwiększyć znaczenie południowego Kaukazu jako regionu tranzytowego w eurazjatyckiej sieci transportowej. Szczególnie należy wskazać tu na, będący wyrażonym wprost elementem porozumienia, korytarz biegnący przez terytorium Armenii do enklawy azerbejdżańskiej w Nachiczewanie. Ormianie zagwarantowali wolność transportu ludzi, pojazdów i ładunków, a także zgodzili się na rozbudowę sieci dróg i kolei. Korytarz ma być chroniony przez rosyjskich pograniczników, formalnie podlegających Federalnej Służbie Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej – FSB. Prezydent Azerbejdżanu Ilham Alijew jest świadomy ograniczeń infrastrukturalnych i koniecznych dla ich eliminacji nakładów finansowych. Dlatego też zaprosił już do współpracy wszystkie państwa regionu, włączając w to Rosję i Armenię. Moskwa jednak nie wykazuje na razie zbyt wiele chęci do inwestycji. Odbyła się wprawdzie rozmowa premierów Michaiła Miszustina i Aliego Asadowa na temat rozwoju transportu na południowym Kaukazie, jednak nie przyniosły one póki co żadnych konkretnych deklaracji[1]. Inaczej sprawa ma się z Ankarą, która nie zamierza szczędzić pieniędzy na infrastrukturalne inwestycje.

> **Nie da się przecenić fundamentalnego znaczenia nachiczewańskiego korytarza dla Turcji. Połączenie bezpośrednią linią kolejową, drogami oraz rurociągiem obu tureckich krajów to duży krok w kierunku ich integracji, a także w realizacji tureckiej strategii w Azji Centralnej.**

CZYTAJ TAKŻE: Niestabilne wrota Azji – jak sytuacja polityczna na Białorusi może wpłynąć na pozycję Polski na „Nowym Jedwabnym Szlaku”

Co ważniejsze, ten korytarz uderza bezpośrednio w interesy Rosji i Iranu, a także po części Gruzji, która zepchnięta zostanie jeszcze bardziej na margines kaukaskiej gry geopolitycznej (choć nadal będzie ona ważnym krajem tranzytowym dla towarów z Azji). Obecnie bowiem gaz płynie do Turcji przez Iran, a towary koleją przez Gruzję, podnosząc przez to koszty i generując problemy natury politycznej. Z tego powodu nachiczewański korytarz może stać się swojego rodzaju drogą do mocarstwowej pozycji Ankary, uniezależniając ją od największych rywali w regionie. Możliwość sięgnięcia rurociągiem po gazowe zasoby Turkmenistanu podniesie pozycję negocjacyjną Turków. Należy także pamiętać, że projekt Gazociągu Transkaspijskiego miał zawsze silne poparcie Waszyngtonu. Biorąc pod uwagę potencjalnie antyrosyjski kurs polityki nowego prezydenta USA J. Bidena można założyć, że istnieje duża szansa na wskrzeszenie idei owego Gazociągu.

> **Transport towarowy jest nie mniej ważnym aspektem. Adil Karaismailoglu – turecki minister transportu i infrastruktury ogłosił, że nowa linia do Nachiczewanu będzie elementem wartego prawie 6 miliardów dolarów projektu rozwoju sieci kolejowych i portów na Kaukazie Południowym[2].**

Z drugiej strony Azerbejdżan zapowiedział, że przeznaczy 3 miliony dolarów na projektowanie i budowę linii kolejowej Barda – Agdam. Stan infrastruktury kolejowej w Azerbejdżanie, zwłaszcza w kierunku za-

chodnim, pozostawia sporo do życzenia. Wymieniona wyżej kwota jest jedynie kroplą w morzu potrzeb, co wskazuje na zainteresowanie Baku zewnętrznymi inwestycjami. Tu z pewnością z pomocą przyjdzie im Turcja, dla której priorytetem jest odciążenie linii Baku – Tbilisi – Kars, której przepustowość nie jest w stanie sprostać wymaganiom rosnącego transportu kontenerowego pomiędzy Azją i Europą. Problemem pozostanie tu jednak nadal nieuregulowany status Górskiego Karabachu oraz wspomniani wcześniej rosyjscy pogranicznicy, którzy kontrolować będą transport na terytorium Armenii. Jest to niewątpliwie as w rękawie Moskwy, która jeszcze od czasów carskich bardzo poważnie traktowała sprawę rozwoju kolei na południowym Kaukazie. Teraz jednak, z uwagi na wejście do gry nowych graczy, Rosja, mimo nominalnej kontroli nad korytarzem, będzie musiała podzielić się wpływami.

Szansa dla Ormian

Przegrana Armenii w konflikcie jest bezdyskusyjna. Utracono setki jednostek sprzętu wojskowego, a ormiańska ludność Karabachu podjęła prawdziwy exodus opuszczając swoje domy. Rozejm uderzył także w stabilność polityczną kraju, znacznie podkopując pozycję premiera Paszyniana. Patrząc jednak przez pryzmat połączeń transportowych, rozejm może otworzyć przed Armenią nowe możliwości. Jeden z najważniejszych punktów porozumienia mówi bowiem o odblokowaniu szlaków komunikacyjnych w regionie.

> **Jeszcze 13 listopada Paszynian ogłosił chęć budowy linii kolejowej, która ma połączyć Armenię z Iranem przez nachiczewańską enklawę. Jak zauważył premier Armenii, należy wykorzystać możliwości jakie daje rozejm dla stworzenia drogi kolejowej łączącej Rosję, Armenię i Iran, a zwłaszcza jego porty leżące w Zatoce Perskiej[3].**

Dla Moskwy byłby to impuls w kierunku reaktywacji projektu Korytarza Północ – Południe, który od lat tkwi w pewnym zawieszeniu. Dlatego też rosyjski minister spraw zagranicznych Siergiej Ławrow poparł Armenię podkreślając, że nowe sieci transportowe przysłużą się nie tylko gospodarce tego kraju, lecz całego regionu[4]. Warto tu zaznaczyć, że głównym faworytem na liście zainteresowanych wykonaniem wspomnianej inwestycji jest spółka córka Rosyjskich Kolei – Jużno Kavkazkaja Żeleznaja Doroga. Firma ta już dziś kontroluje na zasadzie koncesji armeńską sieć kolejową. O tym jak istotny jest to temat dla RŻD świadczy fakt, że prezes tej firmy Oleg Biełoozjerow wszedł w skład oficjalnej, przewodzonej przez ministra Ławrowa delegacji rosyjskiej w Erywaniu i Baku. Należy jednak zauważyć, że rozejm z 10 listopada nie wspomina o ochronie przez Rosję Korytarza Północ-Południe. Dlatego kwestia ta będzie wymagała silnego lobbingu na arenie międzynarodowej. Paradoksalnie sojusznikiem Armenii może stać się tutaj Iran, który już teraz silnie współpracuje z RŻD przy modernizacji i budowie linii kolejowych, a także jest zaniepokojony wzrostem znaczenia Turcji.

Przed uruchomieniem linii przez Nachiczewan należy rozwiązać jeszcze jeden problem
– infrastruktura potrzebna do jej sprawnego działania jest bardzo zaniedbana i wymaga kapitalnego remontu, na który Ormian po prostu nie stać. Dlatego zainteresowanie zagranicznych inwestorów jest tu priorytetem. Jest jednak inny sposób w jaki Armenia może wykorzystać warunki rozejmu i odblokować regionalne szlaki komunikacyjne. Chodzi o drogę do portów śródziemnomorskich za pomocą linii kolejowej Giumri – Kars. Jeżeli armeńskie i tureckie władze, przy udziale kolei rosyjskich, dojdą do porozumienia, to przy stosunkowo niewielkich nakładach finansowych da się zwiększyć jej przepustowość i efektywność

przewozów towarowych. Dla wyczerpanej gospodarki Armenii takie „okno na świat" może być prawdziwym ratunkiem.

CZYTAJ TAKŻE: Gdzie Azer i Ormianin się bije, tam Putin wygrywa

Południowy Kaukaz – współpraca lub stagnacja

Proces transportowo-infrastrukturalnej integracji przebiega w Eurazji ze zmiennym szczęściem i prędkością. Powodem tego jest mnogość aktorów – państwowych i niepaństwowych, a także brak lokalnego hegemona. Rosja, Turcja, Chiny, Iran, Indie i Pakistan – wszystkie te kraje chcą wykroić dla siebie jak największy kawałek tortu, jednak żaden z nich nie może i nie chce zdominować innych. Kluczem do tej układanki jest bowiem współpraca partnerów, którzy nierzadko mają sprzeczne interesy. 4 grudnia z Turcji do Chin wyruszył pociąg towarowy, który ma pokonać całą trasę ze Stambułu do Xi'an w 12 dni. Jego szlak wiedzie przez dwa kontynenty, dwa akweny wodne i pięć krajów[5]. Pokazuje to skalę współpracy polityczno-ekonomicznej, jaka musi być podjęta dla osiągnięcia wspólnego celu – zwiększenia wymiany towarowej na terenie Eurazji. Równocześnie każde z państw chce w ramach owej współpracy realizować własną agendę.

> **Ten paradoksalny układ, w którym uwarunkowania geoekonomiczne kłócą się z politycznymi, prowadzi do swojego rodzaju stanu rosnącej entropii, z którą mierzyć się musieli wszyscy gracze, chcący na przestrzeni historii uporządkować euroazjatycki chaos**.

Na Kaukazie, stosunkowo niewielkim, lecz kluczowym obszarze, zjawisko to ogniskuje się szczególnie mocno. Ostatnia armeńsko–azerska wojna i jej wynik przerwała utrzymującą się od lat stagnację. Trzeba jednak dużo woli politycznej ze strony lokalnych mocarstw, by rozejm z 10 listopada stał się katalizatorem, który zapoczątkuje rozwój gospodarczy i uwolni transportowy potencjał regionu. Warunki ku temu zostały już stworzone, a o reszcie zdecydują negocjacje i gra interesów. Być może chaos da się jednak uporządkować.

fot. commons.wikimedia.org, C.C. 2.5, autor Maximilian Dörrbecker

---

[1] https://government.ru/news/40886/ (dostęp: 08.12.2020r.)

[2] https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/ulastirma-ve-altyapi-bakani-karaismailoglu-5a-uydumuz-aralik-ayi-ortasinda-firlatilacak/2041039 (dostęp: 10.12.2020r.)

[3] https://armenpress.am/rus/news/1034827.html (dostęp: 10.12.2020r.)

[4] https://tass.ru/politika/9983445 (dostęp: 10.12.2020r.)

[5] https://www.dailysabah.com/business/economy/1st-china-bound-freight-train-departs-on-12-day-journey-from-istanbul?fbclid=IwAR0OZqpfQWS3IvcEe_1PzDo4FI7vR-ee4HaFIeVGvd5O6HVm9v837Kp_FqE (dostęp: 11.12.2020r.)

Oryginał:
https://nlad-kopia1113.instawp.site/nowe-rozdanie-na-kaukazie-poludniowym-implikacje-dla-transportowej-geopolityki-regionu/

WSPÓŁTWÓRZ NOWY ŁAD

Za Nowym Ładem stoją czytelnicy, którzy dorzucają się do jego istnienia. Dołącz do nich — jednorazowo, w kwocie, która Ci odpowiada.

DOŁĄCZAM

wspieram.nlad.pl

Zeskanuj, aby wesprzeć