

Секция «21.5 Политические и социально-экономические процессы на евразийском пространстве»

Абхазия и Южная Осетия как логистические хабы России на евразийском пространстве

Научный руководитель – Коктыш Кирилл Евгеньевич

Пурен Кристина Александровна

Аспирант

Московский государственный институт международных отношений, Факультет управления и политики, Москва, Россия

E-mail: puren2011@mail.ru

После вооружённых конфликтов с Грузией в начале 1990-х гг. Абхазия и Южная Осетия продемонстрировали свой транзитный потенциал на евразийском пространстве. В этот период сформировались неформальные транспортно-логистические хабы в приграничных районах – Эргнете (с Южной Осетией) и Зугдиди (с Абхазией). Они функционировали до середины 2000-х годов. Южная Осетия выполняла функцию транзитного коридора через Транскавказскую магистраль (Рокский тоннель) с выходом на рынок в Эргнете, далее в Тбилиси и другие регионы Грузии. Абхазское направление формировалось через российско-абхазскую границу по р. Псоу и шло по двум маршрутам: к черноморским портам (Гагра, Гудаута, Сухум, Очамчыра) с дальнейшими торговыми связями с Турцией, а также через Гальский район к рынку в Зугдиди. Абхазский и осетинский коридоры связывали Россию с Арменией, Азербайджаном, Турцией и Ираном.

Сегодня к этим маршрутам вновь заметен интерес, что связано с начавшимся на Южном Кавказе процессом разблокировки транспортных коммуникаций (в частности проект TRIPP) и конкуренцией внешних игроков за транспортные коридоры в регионе. В этих условиях Россия заинтересована сохранить за собой историческую роль одного из ключевых игроков на Южном Кавказе. Зондированием позиции Тбилиси со стороны России стало заявление Алексея Оверчука в феврале 2025 г. о возможном возобновлении железнодорожного сообщения с Грузией через Абхазию. Грузинская сторона, в свою очередь, связывает запуск транзита исключительно с признанием Россией «территориальной целостности» Грузии, что фактически делает такие условия нереалистичными, поскольку Россия признаёт независимость Абхазии и Южной Осетии. В этих условиях запуск транзитных маршрутов – как через Абхазию, так и через Южную Осетию – напрямую зависит от политических договорённостей с Грузией. Подобная позиция имеет исторические корни. Грузия всегда стремилась выстраивать транспортные связи с РФ через собственную территорию, тем самым ограничивая самостоятельность Абхазии и Южной Осетии.

На протяжении последних десятилетий Грузия сохраняла роль ключевого транзитного узла во многом из-за конфликта между Арменией и Азербайджаном. Однако начавшийся процесс разблокировки коммуникаций в рамках проекта TRIPP может привести к перераспределению грузопотоков в восточную часть Южного Кавказа. В таком случае часть транзитных функций Грузии будет ослаблена. В этой связи для России важно донести до грузинской стороны, что вопросы транзита не должны политизироваться.

В случае политических подвижек возможны несколько вариантов развития транзитной инфраструктуры. Запуск автомобильного транзита через Транскам фактически открывает для России прямой выход в Грузию через территорию Южной Осетии. Но саму дорогу надо, как минимум, расширять до 4 полос. Важным фактором является переход Южной Осетии на таможенное право ЕАЭС, что теоретически позволяет перенести границу

контроля с пункта пропуска «Нижний Зарамаг» на линию грузино-южноосетинской границы при совместном патрулировании российскими и южноосетинскими пограничными структурами. Это снимет часть нагрузки на «Верхний Ларс».

С экономической точки зрения восстановление железнодорожного сообщения через Абхазию является менее затратным вариантом, поскольку требуется главным образом реконструкция участка от Очамчыры до Зугдиди по равнине. Более сложным проектом является формирование железнодорожного коридора через Южную Осетию. Для этого необходимо строительство участка «Алагир – Цхинвал», проходящего через Кавказский хребет в районе Магского перевала. Кроме того, требуется восстановление линии «Гори – Цхинвал», построенной в советский период. Однако данный участок проходит по равнинной местности, что значительно упрощает его реконструкцию.

Маршрут через Южную Осетию обладает рядом стратегических преимуществ. Он обеспечивает более быстрый выход России к транспортным направлениям Южного Кавказа, прежде всего в Армению, поскольку линия может выходить на Гори, далее на Тбилиси и Гюмри. Кроме того, при возможном восстановлении железнодорожного участка «Газах – Иджеван» подключение России к этому направлению также будет более эффективным через южноосетинский маршрут. Дополнительным преимуществом южноосетинского направления является более короткий выход к турецкому транспортному коридору «Баку – Тбилиси – Карс». В свою очередь, маршрут через Абхазию ориентирован прежде всего на быстрый доступ России к портовой инфраструктуре Чёрного моря.

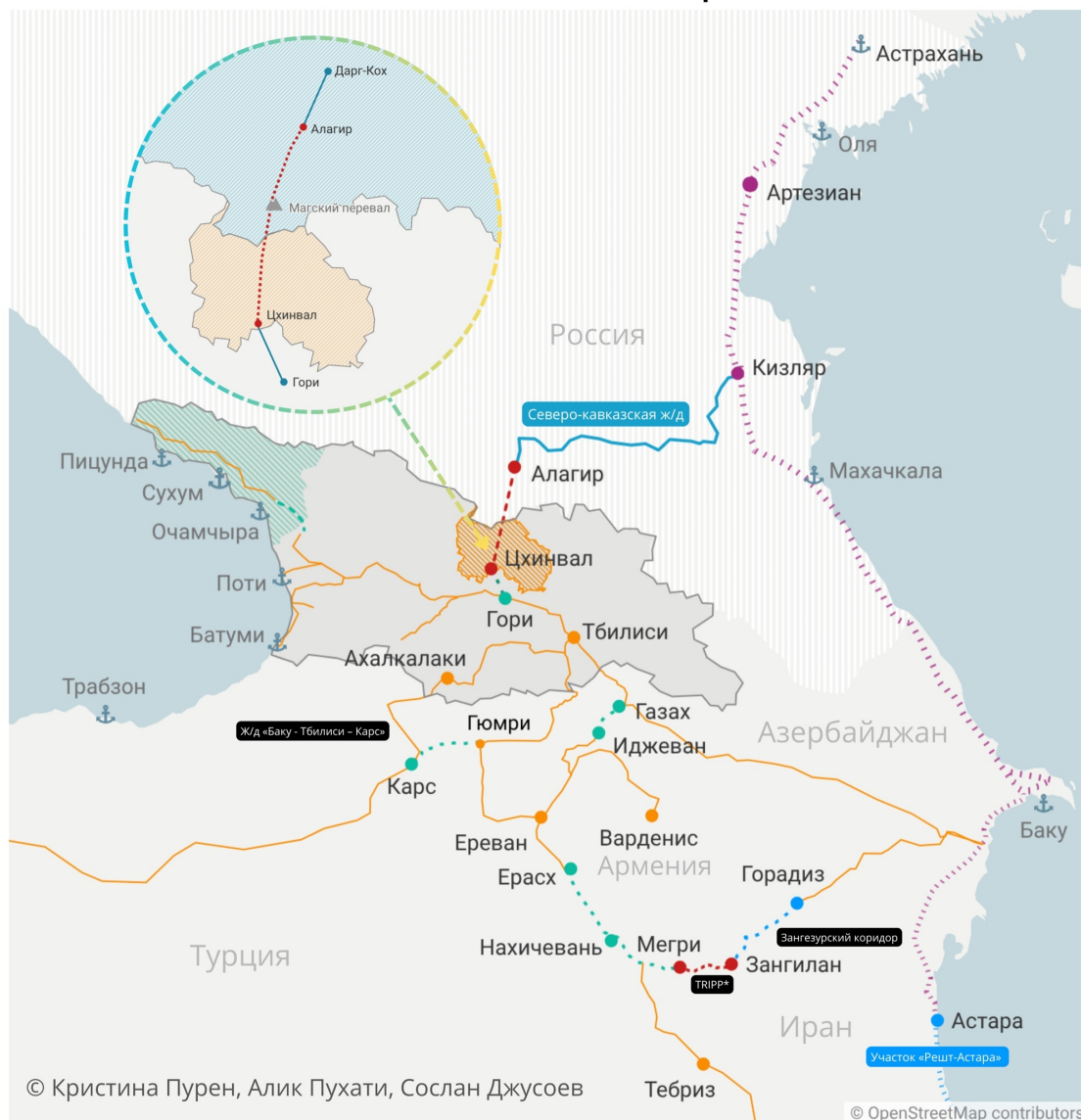
С политической точки зрения южноосетинский вариант также может оказаться для Грузии более приемлемым. В случае создания Союзного государства РФ и РЮО Тбилиси формально сможет избежать прямого заключения соглашений с Южной Осетией, что имеет для грузинской политики принципиальное значение. Кроме того, в Абхазии уже функционирует собственный железнодорожный оператор – АЖД, что делает абхазскую сторону самостоятельным участником переговоров. В Южной Осетии железнодорожной инфраструктуры и оператора пока нет, что теоретически позволяет реализовать проект по модели, близкой к армянской - через дочку РЖД.

Источники и литература

- 1) Международная кризисная группа. Абхазия и Южная Осетия: пора говорить о торговле. Доклад по Европе № 249. 24 мая 2018 г. Перевод с англ. URL: <https://www.crisisgroup.org> (дата обращения: 07.03.2026).
- 2) Международная кризисная группа. Грузия: как избежать войны в Южной Осетии. Доклад по Европе. 26 ноября 2004 г. URL: <https://www.crisisgroup.org> (дата обращения: 07.03.2026).
- 3) Джусоев С., Пурен К., Пухати А. Логистический потенциал Южной Осетии в контексте МТК «Север – Юг». URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/logisticheskiy-potentsial-yuzhnoy-osetii-v-kontekste-mtk-sever-yug/> (дата обращения: 07.03.2026).

Иллюстрации

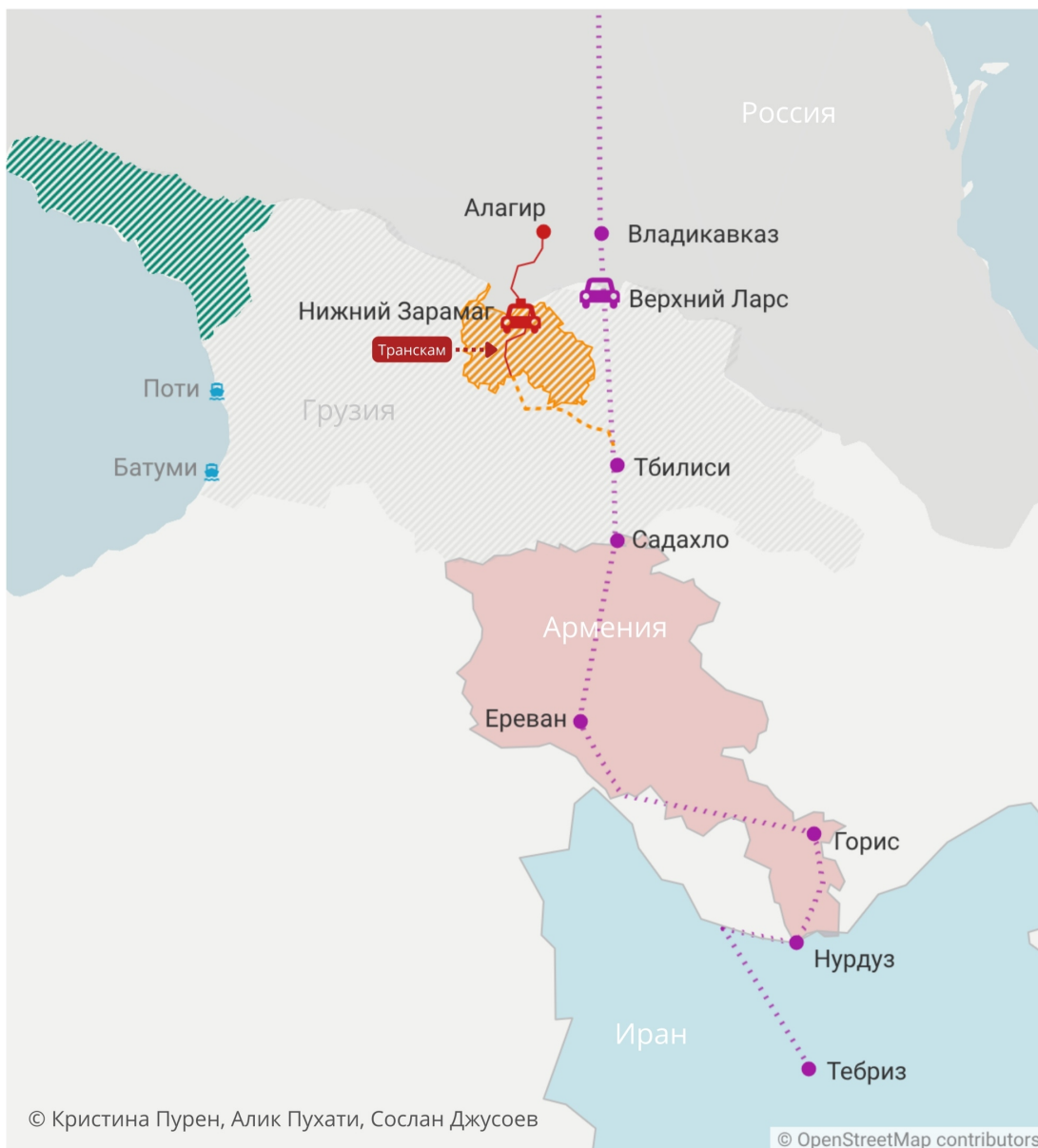
Железная дорога «Алагир — Цхинвал» в системе кавказских магистралей



- Ж/д маршрут (западная ветка МТК «Север — Юг») - - - - - Требуется строительство Недействующие пути
- На этапе строительства ——— Основные ж/д пути на Южном Кавказе и Ближнем Востоке *Азербайджан включает TRIPP в Зангезурский коридор. Армения рассматривает его отдельно.

Рис. : Железная дорога «Алагир — Цхинвал» в системе кавказских магистралей

Включение Транскавказской магистрали в западную ветку автокоридора МТК «Север — Юг»



- Автомаршрут в рамках МТК «Север — Юг» (Западная ветка)
- Транскавказская автомагистраль

Рис. : Включение Транскавказской автомагистрали в западную ветку автокоридора МТК «Север — Юг»

Военно-Осетинская дорога как второй логистический коридор по направлению «Россия — Грузия» (в дополнение к Военно-Грузинской дороге)



*на карте представлены автомобильные дороги России, Южной Осетии и Грузии

Рис. : Военно-Осетинская дорога как второй логистический коридор по направлению «Россия — Грузия» (в дополнение к Военно-Грузинской дороге)