Oś transportowa wschód–zachód: między dominacją Gruzji a ambicjami Armenii

6.5.2026 - Adam Michalski | Ośrodek Studiów Wschodnich

W dobie wojny na Ukrainie i niestabilności na Bliskim Wschodzie Kaukaz Południowy zyskuje na znaczeniu jako obszar tranzytowy między Europą a Azją. Dotyczy to przede wszystkim Gruzji, która stanowi centralny węzeł Korytarza Środkowego ze względu na regionalne uwarunkowania polityczne oraz istniejącą infrastrukturę. Układ ten jednak w dłuższej perspektywie może ulec zmianie. Z jednej strony zbliżenie Tbilisi do Moskwy oraz pogorszenie relacji Gruzji z UE mogą ograniczać przewidywalność polityczną i inwestycyjną gruzińskiego odcinka szlaku. Z drugiej zaś normalizacja stosunków Armenii z Azerbejdżanem i Turcją stwarza warunki do odblokowania budowy nowych połączeń tranzytowych biegnących przez Armenię – choć ich realizacja pozostaje uzależniona zarówno od zmian politycznych w regionie, jak i od wyniku czerwcowych wyborów parlamentarnych w tym państwie.

Eurazjatycki jedwabny szlak

Transkaspijski Międzynarodowy Korytarz Transportowy (TITR), zwany także Korytarzem Środkowym, łączy Chiny i Azję Centralną z Kaukazem Południowym, Turcją i Europą i stanowi alternatywę dla szlaku północnego przebiegającego przez Rosję (zob. mapa 1). Jego znaczenie wzrosło po 2022 r. w wyniku rosyjskiej inwazji na Ukrainę, która zwiększyła zapotrzebowanie na alternatywne trasy handlowe. Szlak ten stał się szczególnie istotny dla państw centralnoazjatyckich, zainteresowanych ograniczaniem zależności transportowej od Rosji (zob. *Bezpieczniejsza alternatywa – wzrost zainteresowania Korytarzem Środkowym w Azji Centralnej*).

Choć znaczenie TITR rośnie, pozostaje on wyraźnie mniej rozwinięty od Korytarza Północnego, zwłaszcza w segmencie przewozów kontenerowych. Wolumen towarów transportowanych trasą przez Rosję spadł co prawda z 410,5 tys. TEU w 2022 r. do 310,6 tys. TEU w 2025 r., jednak nadal obsługuje ona około czterokrotnie większy ruch kontenerowy niż TITR (zob. wykres 1). Różnica ta jest jednak zdecydowanie mniejsza w ujęciu wagowym, dotyczącym surowców i ładunków masowych (zob. wykres 2). Oznacza to, że po rozpoczęciu rosyjskiej inwazji na Ukrainę wzrost znaczenia TITR dotyczy przede wszystkim transportu towarów o niższej wartości dodanej, a w mniejszym stopniu przewozów kontenerowych, obejmujących zazwyczaj towary o wyższej wartości.

Mimo rosnącej przepustowości szlak nadal mierzy się z ograniczeniami przesyłowymi. Wynika to m.in. z konieczności wielokrotnego przeładunku towarów, niewystarczającej przepustowości infrastruktury transportowej – zwłaszcza przez Morze Kaspijskie, Bosfor i porty czarnomorskie – oraz braku pełnej standaryzacji reguł celnych i logistycznych między państwami regionu.

Kaukaz Południowy na Korytarzu Środkowym

Na Kaukazie Południowym obecny przebieg TITR opiera się na trasie Azerbejdżan–Gruzja–Turcja/Morze Czarne (zob. mapa 2). Azerbejdżan odgrywa w nim rolę punktu wejścia dla towarów od strony Morza Kaspijskiego: przez port w Alacie oraz infrastrukturę kolejową i drogową łączy Azję Centralną (poprzez szlaki morskie na Morzu Kaspijskim) z Gruzją. Baku od lat rozwija ten potencjał, integrując port, kolej i logistykę w jeden system transportowy.

Dalszy tranzyt dóbr z Azerbejdżanu odbywa się przez terytorium Gruzji. Znaczenie tego państwa

wzrosło w ostatnich latach wraz z rozbudową infrastruktury transportowej. Istotnym projektem była linia kolejowa Baku–Tbilisi–Kars (BTK), która łączy Azerbejdżan, Gruzję i Turcję. W 2024 r. zakończono modernizację jej gruzińskiego odcinka, co zwiększyło przepustowość całego połączenia z 1 mln ton do 5 mln ton rocznie. Coraz większe znaczenie tej trasy widać także w przewozach kontenerowych: w pierwszej połowie 2025 r. przez BTK przewieziono 9,4 tys. TEU wobec 0,2 tys. TEU rok wcześniej. Kolej gruzińską uzupełniają porty czarnomorskie w Poti i Batumi oraz rozwijany przy wsparciu UE korytarz drogowy wschód–zachód (np. autostrada East–West Highway). Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) zainwestował w gruzińską infrastrukturę drogową łącznie blisko 1 mld euro, z czego ok. 250 mln euro przeznaczono na rozwój tego korytarza.

Armenia nie jest obecnie państwem tranzytowym w ramach TITR na odcinku kaukaskim. Jej infrastruktura pozostaje słabiej rozwinięta niż w państwach sąsiednich, co wynika m.in. z zamknięcia granic z Azerbejdżanem i Turcją. Mimo to UE zapowiedziała wsparcie finansowe w ramach Planu na rzecz odporności i wzrostu dla Armenii, który przewiduje przekazanie 270 mln euro na lata 2024–2027, w tym na rozwój infrastruktury transportowej.

Gruzja jako kłopotliwy węzeł

Na kaukaskim odcinku TITR Gruzja – obok Azerbejdżanu – to państwo tranzytowe, bez którego korytarz ten nie mógłby funkcjonować. Problemem w przyszłości może jednak stać się polityczna nieprzewidywalność Tbilisi, a nie sama funkcjonalność szlaków handlowych przebiegających przez Gruzję. Wynika to z rosnącego w niej autorytaryzmu i w konsekwencji pogorszenia jej relacji z UE. Czynniki te podważają dotychczasowe założenie, że pozostaje ona stabilnym partnerem politycznym w regionie. Osłabiają również zaufanie Ankary i Baku do Tbilisi jako partnera tranzytowego. W efekcie może maleć atrakcyjność Gruzji jako kierunku dalszych inwestycji infrastrukturalnych.

Istotne znaczenie może mieć postawa UE, która była ważnym źródłem finansowania rozwoju gruzińskiej infrastruktury transportowej (m.in. przez EBI). Dalsze oddalanie się Gruzji od Zachodu może w przyszłości utrudnić pozyskiwanie środków na nowe projekty infrastrukturalne, a także zwiększyć skłonność UE do wykorzystywania finansowania jako narzędzia nacisku na rząd w Tbilisi. Nie musi to podważyć bieżącej roli Gruzji w TITR, ale w dłuższej perspektywie może ograniczyć tempo modernizacji szlaków biegnących przez to państwo, a tym samym obniżyć efektywność transportu na tej trasie.

Postępująca zmiana na scenie politycznej w Tbilisi może też wpłynąć na kalkulacje Ankary i Baku. Oba państwa są zainteresowane utrzymaniem sprawnego połączenia lądowego na osi wschód–zachód, co może skłaniać je do ograniczania zależności od gruzińskiego odcinka. W takim scenariuszu może wzrosnąć zapotrzebowanie na odblokowanie połączeń przez Armenię. Nie stanowią one dziś realnej alternatywy dla funkcjonującego szlaku biegnącego przez Gruzję, ale mogą być postrzegane w Ankarze – a potencjalnie także w Baku – jako instrument dywersyfikacji tras tranzytowych w regionie.

Armeńska alternatywa

Wzrost znaczenia Armenii jako alternatywnego szlaku na Kaukazie Południowym wynika z dwóch czynników. Po pierwsze, znaczenie tego państwa w regionalnej układance transportowej wzrosło po drugiej wojnie karabaskiej w 2020 r., gdy Erywań zaczął odchodzić od dotychczasowego modelu współpracy ekonomicznej z Moskwą na rzecz normalizacji relacji z państwami sąsiednimi oraz dywersyfikacji powiązań gospodarczych. Zmiana ta stworzyła nową dynamikę na Kaukazie Południowym i zwiększyła prawdopodobieństwo normalizacji stosunków z Azerbejdżanem i Turcją. Po drugie, Armenia pozycjonuje się obecnie jako potencjalne spoiwo regionalnego łańcucha transportowego poprzez promowanie projektów rozwoju szlaków przebiegających przez jej

terytorium.

Instrumentem tego podejścia jest armeński projekt Skrzyżowanie Szlaków Pokoju (SSP), którego celem jest rozwój i odblokowanie regionalnych połączeń transportowych na obszarze kraju. Uzupełnienie tych działań stanowi inicjatywa TRIPP (Szlak Trumpa na rzecz Międzynarodowego Pokoju i Dobrobytu), zakładająca utworzenie korytarza transportowego w południowej części Armenii, łączącego Azerbejdżan z jego eksklawą – Nachiczewanem. Jednocześnie Erywań modernizuje wybrane elementy infrastruktury granicznej, np. przejście Margara na granicy z Turcją, które jest w dużej mierze przygotowane technicznie do otwarcia. Realizacja tych przedsięwzięć mogłaby doprowadzić do przebudowy układu transportowego w regionie, szczególnie w sektorze przewozów drogowych, potencjalnie ograniczając znaczenie Gruzji oraz zwiększając przepustowość TITR.

Projekty transportowe Armenii pozostają jednak uzależnione od otwarcia granic z Azerbejdżanem i Turcją. Jak dotąd zarówno TRIPP, jak i SSP nie wychodzą poza fazę koncepcyjną. Dla operatorów logistycznych kluczowe znaczenie będą miały konkretne inwestycje, takie jak modernizacja dróg i kolei, oraz rozwiązania prawne, w tym stworzenie trwałych i odpornych na potencjalne konflikty mechanizmów funkcjonowania tranzytu. Poważnym wyzwaniem mogą również okazać się czerwcowe wybory w Armenii. W przypadku przegranej premiera Nikola Paszyniana w nadchodzących wyborach parlamentarnych projekty takie jak SSP czy TRIPP mogą stracić na znaczeniu, a nawet zostać porzucone w wyniku pogorszenia relacji z Azerbejdżanem.

Wojna jako bodziec rozwojowy?

Na dyskusję o potrzebie rozwoju TITR wpływają ostatnie napięcia na Bliskim Wschodzie wywołane konfrontacją Izraela i USA z Iranem. Ponownie rośnie rola szlaków handlowych łączących Azję z Europą oraz alternatyw dla tras lądowych biegnących przez Iran (i Rosję), co podnosi znaczenie Kaukazu Południowego jako operacyjnego węzła logistycznego i może sprzyjać dalszemu rozwojowi TITR.

W perspektywie krótkoterminowej nie dojdzie do podważenia obecnego układu szlaków transportowych na Kaukazie Południowym, gdzie trasa przez Azerbejdżan i Gruzję pozostaje podstawowym korytarzem przewozu towarów. W dłuższej perspektywie jednak, w przypadku postępów w normalizacji stosunków Erywania z Baku i Ankarą, w tym otwarcia granic, infrastruktura armeńska może zacząć zyskiwać na znaczeniu jako uzupełnienie istniejącej infrastruktury – o ile proces ten przełoży się na konkretne inwestycje. Modernizacja armeńskiej infrastruktury uzyskałaby przy tym wsparcie finansowe UE, m.in. w ramach programu Global Gateway, który przewiduje inwestycje w Armenii sięgające ok. 2,5 mld euro, w tym w obszarze łączności i infrastruktury transportowej. Oznacza to, że w przypadku poprawy sytuacji politycznej w regionie Erywań mógłby liczyć na dostęp do znaczących środków na rozwój szlaków komunikacyjnych.

https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2026-05-06/os-transportowa-wschod-zachod-miedzy-dominacja-gruzji-a-ambicjami