

Instituto RUSSTRAT. La firma de un acuerdo trilateral entre Moscú, Bakú y Ereván sobre la creación de un grupo conjunto para desbloquear los enlaces de transporte y abrir las fronteras es sin duda un gran logro geopolítico de Rusia y sus socios.

Sin embargo, algunas fuentes comienzan a atribuirle perspectivas no del todo adecuadas. Dicen que al hacerlo, Moscú no solo designó su papel principal en los asuntos de la región del Cáucaso, sino que tomó el control de la sección caucásica del proyecto de la Franja y la Ruta de China, que se conectará aún más con su propio corredor de transporte Norte-Sur y, confiando en él, con ayuda de Turquía, sacará a los anglosajones de la región.

Aunque la imagen parece emocionante en los medios, es más que cuestionable si se mira más de cerca. Hay tres razones.

El primero es un problema con la red vial local. Desde los tiempos de la Unión Soviética, no se ha desarrollado, solo se ha estancado. Y en la época soviética, nadie pensó en un posible gran volumen de exportaciones. El experimento ucraniano-georgiano con una línea logística alternativa "sin pasar por Rusia" demostró esto de manera más que convincente.

En consecuencia, la creación de un "corredor de transporte global" allí requiere grandes inversiones, para las cuales las repúblicas caucásicas no tienen dinero. Las sanciones estadounidenses no permitirán que los inversores occidentales se inmiscuyan en los proyectos rusos. China ya tiene suficientes rutas cortadas a través de Asia Central y Rusia. Y Moscú tiene ahora demasiados proyectos para inversiones a gran escala.

La segunda es que nosotros, y no solo nosotros, no tenemos nada que llevar a lo largo de esta vertical. En teoría, se suponía que la línea Norte-Sur conectaría y simplificaría la logística de la región industrial del noroeste (más precisamente, la parte norte del centro) de la Federación de Rusia con el Océano Índico para expandir la venta de productos rusos en el mercado interno indio. En 2008-2009, cuando apareció la idea, generalmente correspondía a condiciones geopolíticas.

Ahora la situación ha cambiado drásticamente. Los estadounidenses juegan activamente la

carta india. Debido a esto, en la cabeza de la élite gobernante india, el deseo de un enfoque multivectorial según la versión bielorrusa está creciendo cada vez más. En un mercado tan volátil, arriesgar una gran inversión en la construcción de líneas no es una buena idea.

La tercera es que, en las condiciones actuales, si tenemos el coraje de enfrentar sanciones estadounidenses, en lugar de Rusia Norte-Sur, es mejor desarrollar el grupo logístico del mar Caspio, que está encerrado en Irán, que necesita un volumen muy grande de diversos productos. Es mucho más cercano y prometedor que India.

Y el Norte-Sur debe considerarse solo como una reducción en el hombro de transporte a África, que Rusia ahora está colonizando activamente (y con razón). Pero por ahora sigue siendo una cuestión de futuro lejano.

En general, la mejora de la logística en Transcaucasia es puramente local. Resuelve problemas transfronterizos muy importantes, pero puramente regionales. Y cuando las personas comienzan a comunicarse más y a comerciar más, generalmente se sienten mucho menos dispuestas a dispararse entre sí. Lo que sin duda es muy bueno, tanto para las personas como para la región en su conjunto.

Más bien, conviene señalar aquí otro punto importante. El acuerdo, por supuesto, tiene tres caras, pero de hecho muestra que los tiempos de los "hermanos" eternos están llegando a su fin. La política rusa se está volviendo pragmática. Moscú hoy ya prefiere negociar con los más adecuados, aunque no del todo "hermanos".

Por lo tanto, en esta estructura trilateral, de hecho, todo está definido por Moscú y Bakú, y Ereván como vinculante. Y eso está bien. De lo contrario, temimos durante demasiado tiempo ofender accidentalmente a antiguos parientes en la URSS, de lo que a menudo se aprovecharon sin conciencia.