

АЗЕРБАЙДЖАН И ГРУЗИЯ НАЧИНАЮТ НОВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПРОЕКТ

С планами по строительству новой кавказской железной дороги Азербайджан связывает радужные надежды. Меньшее воодушевление они вызывают в Грузии и вовсе не нравятся Армении, и совсем уж холодный прием эти планы получили в Армении.

«Начало строительству железной дороги Баку-Тбилиси-Карс может быть положено уже в 2006 году. Эта дорога очень нужна, она соединит Европу с Азией», - заявил президент Азербайджана Ильхам Алиев на заседании Кабинета министров страны 10 мая.

Речь идет о новом амбициозном проекте в регионе Южного Кавказа - строительства железнодорожной линии по маршруту Карс (Турция) - Ахалкалаки (Грузия), а также реконструкции железной дороги Ахалкалаки-Тбилиси. Как заявлено авторами идеи, проект направлен в первую очередь на интеграцию внутри кавказского региона, разобщенного и политически, и экономически, на развитие торговли как между государствами, так и населением.

«Запуск этой линии обеспечивает национальные интересы Азербайджана. Мы готовы хоть сегодня взять на себя финансовые обязательства», - заявил Алиев.

Активным двигателем проекта является также Турция, где проходят все значительно активизировавшиеся переговоры. Однако гораздо более сдержанная оценка проекту дается в Грузии и резко отрицательная - в Армении, свидетельствуют о значительной конфликтной «начинке» идеи.

Из-за многолетней неурегулированности конфликта вокруг Нагорного Карабаха все серьезные проекты в регионе последних лет были осуществлены без участия Армении. Это запущенный в прошлом году нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан, почти готовый к запуску газопровод Баку-Тбилиси-Эрзерум.

И если в отношении трубопроводов реакция Армении была довольно сдержанной, то на этот раз страна выражает категорический протест.

Главный аргумент Армении состоит в том, что для достижения заявленной новым проектом цели внутрирегиональной интеграции уже существует железная дорога Карс-Гюмри-Тбилиси, которая проходит через всю территорию Армении и в советские годы активно использовалась. Движение по этой железнодорожной линии прекратилось с начала 1993 года, когда Турция объявила блокаду Армении из-за разгоревшегося кровопролитного конфликта вокруг Нагорного Карабаха. По утверждению армянских специалистов, несмотря на десятилетия бездействия, линия находится в довольно хорошем состоянии.

“Если уже есть железная дорога, которая служит той же цели, то строить другую и тратить столько средств просто бессмысленно”, - заявил в январе этого года глава МИД Армении Вардан Осканян.

Министр при этом подчеркнул, что «если Турция, исходя из политических соображений, не желает, чтобы Армения получала прибыль от задействования существующей железной дороги, мы готовы не пользоваться ею. Но линия в любом случае будет содействовать торговле между странами».

По предварительным расчетам, на реализацию нового проекта потребуется значительная сумма – около 360-400 миллионов долларов. Но, по мнению ряда специалистов, при реализации проекта эта сумма неизбежно вырастет. В частности, считающийся действующим участок Марабда-Ахалкалаки находится в очень тяжелом состоянии и там придется практически полностью менять пути.

Пока что остается открытым один из важнейших вопросов - кто станет донором проекта. О готовности выделить средства на строительство железной дороги Карс-Ахалкалаки пока что заявил только Азиатский банк развития.

Как сообщил на днях журналистам глава Бакинского представительства банка Мэтью Вестфол, «Азербайджан имеет самый высокий рейтинг среди стран Южного Кавказа, и если правительство Азербайджана обратится к нам за помощью, Азиатский банк развития готов выделить кредит на строительство данной транспортной магистрали».

Последняя по времени встреча рабочих групп с целью обсуждения деталей проекта состоялась 4-5 мая в Анкаре. Однако, как отмечают в руководстве Грузии, до сих пор многие вопросы остаются открытыми. «Нас заинтересовали расчеты турецкой стороны, касающиеся транспортировки дополнительных грузов, а не только принадлежащих Азербайджану, Грузии и Турции, - сказал IWPR руководитель государственной компании «Железная дорога Грузии» Ираклий Эзугбая. - Однако пока нельзя сказать, что принесет осуществление этого проекта грузинской железной дороге».

Декларация «О международном транспортном коридоре Карс-Ахалкалаки-Баку» была подписана президентами Грузии, Азербайджана и Турции еще в мае 2005 года в Баку. Согласно этому документу, ввод в эксплуатацию нового маршрута запланирован на 2008 год.

«В целом технические работы будут продолжены до конца 2006 года. За это время будет решен и вопрос финансирования», - сказал IWPR один из руководящих сотрудников министерства транспорта Азербайджана Назим Касумов.

«Естественно, что если решение [по проблеме Карабаха] откладывается на неопределенное время, другие государства не могут ждать, пока Армения урегулирует свои вопросы и начнет работать как транзитная страна», - сказал IWPR Ованнес Игитян, член правления оппозиционной партии Армянское общенациональное движение.

Однако в то же время многие в Армении считают, что важнее любых экономических обоснований является необходимость гармоничного развития региона, что в свою очередь станет гарантией безопасности в регионе, где имеют место сразу нескольких неурегулированных поствоенных конфликтов.

«Если у международного сообщества приоритетная задача - не создавать в регионе разделительные линии, а обеспечивать гармоничное развитие, то оно не может пойти на строительство дороги в обход Армении», - сказал IWPR председатель комиссии по финансово-бюджетным и экономическим вопросам Национального собрания Армении Гагик Минасян.

Радикальные заявления против строительства новой железнодорожной линии звучат также в населенной преимущественно армянами части региона Самцхе-Джавахеги, где пройдет новый маршрут.

Часть местного населения опасается за свою безопасность в связи с усилением турецкого присутствия в регионе. Кроме того, как сказал IWPR мэр города Ахалкалаки Наир Ирицян, «у людей есть опасения, что турки скупают здесь всю землю, и местным останется только работать на турок».

Грузинский эксперт, экономист Гия Хухашвили не исключает, что при форсированном подходе к идее новая железнодорожная магистраль может принести Грузии лишь убытки.

«Маршрут не может быть рентабельным при объеме перевозок ниже 10 миллионов тонн в год. Но я сомневаюсь, чтобы в регионе можно было изыскать 10 миллионов тонн сухих грузов для загрузки магистрали», - сказал IWPR Хухашвили.

«Если же речь идет о нефти и нефтепродуктах, которые пойдут в Европу [из Азербайджана], то Грузии для этого выгоднее использовать свои порты на Черном море, а не строить новую железную дорогу», - говорит Хухашвили.

По мнению эксперта, новая железнодорожная линия может стать дополнительным источником дохода для страны лишь в том случае, если все расходы по ее строительству и эксплуатации возьмет на себя Турция.

Значительное увеличение за последний год турецких инвестиций в Грузию говорит о том, что Турция очень заинтересована в объектах инфраструктуры соседней страны. Из последних крупных сделок можно назвать заключенный в июне прошлого года договор о совместном использовании батумского аэропорта, который в настоящее время реконструирует турецкая сторона. Ведутся переговоры и о передаче в управление турецким компаниям Батумского порта.

Известный армянский политолог Александр Искандарян уверен, что строительство железной дороги Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку либо никак не повлияет на развитие экономики Армении, либо повлияет положительно.

«На сегодняшний день армяно-турецкие дороги закрыты и таковыми останутся ближайшие 2-4 года, - сказал он IWPR. - [новый проект] позволит осуществлять перевозку грузов из Турции в Армению и наоборот с большей легкостью, поскольку [используемые сейчас] автомобильные дороги из Турции через Грузию находятся в плохом состоянии».

Искандарян не согласен с мнениями о том, что в случае задействования нового маршрута Армения окажется в полной изоляции, станет «государством-островом». «Если работает вторая дорога, это еще не значит, что не может работать первая», - заявляет он.

Аналогичное мнение высказал известный грузинский политолог Паата Закареишвили. «Реальность такова, что даже в случае примирения Армении и Азербайджана уже запущенные [общерегиональные] проекты приостановить или изменить не получится. Но их успешная реализация все равно будет выгодна всему региону, в том числе Армении», - сказал Закареишвили.

Димитри Авалиани, корреспондент газеты «24 саати», Тбилиси; Диана Маркосян, корреспондент телекомпании А1+, Ереван; Нурлана Гулиева, независимый журналист, Баку.

Focus: Кавказ

Source URL: <https://iwpr.net/ru/global-voices/azerbaydzhan-i-gruziya-nachinayut-novyy>