

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПРОЕКТ КАРС–АХАЛКАЛАК–ТБИЛИСИ–БАКУ В КОНТЕКСТЕ ТУРЕЦКО-ГРУЗИНСКИХ ИНТЕРЕСОВ

*Гор Оганесян**

Для формирования и осуществления основных направлений внешнеполитической стратегии, для полного геополитического присутствия в геостратегически важнейших регионах Турции необходимо было создать непосредственную транспортную инфраструктуру, которая должна осуществить прямую связь с «тюрокскими» государствами. Созданием одного из возможных геополитических и геоэкономических «рычагов» стало продвижение на Южном Кавказе железнодорожного проекта Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку (КАТБ), который должен был стать своеобразным медиатором в продвижении турецкой внешнеполитической инициативы.

Следует отметить, что в регионе Южного Кавказа существует железнодорожная ветвь, которая соединяет Карс-Гюмри-Тбилиси, но в связи с тем, что Турция в целях экономической блокады и в знак солидарности с Азербайджаном по нагорно-карабахской проблеме в одностороннем порядке закрыла границу с Арменией в апреле 1993г., данная ветвь не рассматривается Турцией как альтернатива.

Продвижение регионального проекта КАТБ поможет Турции стать транзитно-транспортным узлом на всем евразийском пространстве и, тем самым, получить непосредственную возможность соединить Европу с Азией. Приобретение данного геополитического «рычага» дало бы Турции возможность не только проводить свою региональную политику, но и стать незаменимым элементом глобальной политики, то есть осуществить свою главную цель – достижение к 2023г. статуса мировой державы.

* Аспирант Российско-Армянского (Славянского) университета.

Фундамент для осуществления железнодорожного проекта КАТБ был заложен в Анкаре на встрече турецко-грузинской Смешанной транспортной комиссии (СТК), которая проходила с 26 по 29 июля 1993г. В дальнейшем, 23 ноября 1994г., в Самсуне в рамках турецко-грузинской СТК была достигнута договоренность о взаимопонимании и техническом содействии проекта КАТБ. На этой встрече между сторонами были определены совместные работы в обеспечении и разработке строительных проектов железнодорожной ветви¹. Турецкая и грузинская стороны предполагают, что железнодорожная магистраль КАТБ станет одним из важнейших участков нового «Шелкового пути». Однако проект строительства железной дороги Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку так и не был включен в международную программу *TRACECA*. Более того, в программе *TRACECA* указана необходимость задействования железной дороги Карс-Гюмри-Тбилиси², но из-за жесткой позиции Турции и Азербайджана в отношении Армении данное направление не рассматривается³.

Следует отметить также позицию США, которые также не одобряют проект КАТБ, направленный на полную изоляцию Армении. В этой связи США даже приняли постановление о неучастии американских компаний в финансировании этого проекта. Заметим, что США преследует свои стратегические цели, в первую очередь ориентированные на реализацию направления энергетического коридора Восток-Запад, а также ограничение влияния Турции в регионе Южного Кавказа и Центральной Азии. Именно по этой причине официальный Вашингтон проявляет довольно сдержанную и в определенной степени «проармянскую» позицию относительно целесообразности и перспектив прокладки железнодорожного полотна Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку⁴.

¹ *Çelebioglu T.*, 1990 sonrası Türkiye-Gürcistan ilişkileri. T.C. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Cumhuriyet Tarihi Bilim Dalı. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul, 2005. P. 54. <http://archivecaucasus.com/archives/download/11123>.

² *Мосаки Н.*, Проект железной дороги Баку – Тбилиси – Карс. // Институт Ближнего Востока. <http://www.iimes.ru/rus/stat/2007/22-05-07a.htm>.

³ *Shantadze B.*, Gürcistan'ın komşuları ile ilişkileri ve jeopolitik etkinin incelenmesi. T.C. Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı. Yüksek Lisans Tezi. Bursa, 2006. P. 94. www.archivekvkaz.com/archives/download/11126.

⁴ *Казинян А.*, Эксперт: Проект Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку противоречит интересам Грузии. // ИА REGNUM. <http://www.regnum.ru/news/762208.html>.

Реализация плана строительства железной дороги КАТБ была начата в 1998г., хотя и весьма медленно. Основным препятствием на пути осуществления этого проекта является проблема финансирования. В 2001г. президент Грузии Э.Шеварднадзе сообщил, что финансирование проекта готов взять на себя китайский инвестор, заинтересованный в создании железной дороги «Великого шелкового пути», но в дальнейшем китайский инвестор так и не появился, проект же не сдвинулся с мертвой точки¹. Таким образом, до конца 90-х гг. проект КАТБ из-за жесткой политической «окраски» так и остался лишь на декларативном уровне. Однако 28 сентября 2002г. турецко-грузинская СТК собралась вновь, и стороны снова выразили поддержку проекту КАТБ, реализация которого оценивалась примерно в \$600 млн. На встрече также была отмечена важность данного проекта, который будет направлен на развитие межрегиональной торговли, предоставив Грузии возможность стать связующим звеном проекта КАТБ².

Дальнейшие процессы в Грузии, связанные с «революцией роз» в ноябре 2003г., на время приостановили обсуждение проекта КАТБ, и только 28-29 декабря 2004г. в Тбилиси вновь собралась турецко-грузинская СТК, где в сложных условиях проходили переговоры³. Стало ясно, что Грузии и Азербайджану не удастся осилить финансирование проекта КАТБ, которое по разным оценкам составляло от \$700 до \$800 млн. долл. Более того, перспективы его реализации, обусловленные в основном политическими мотивами, хотя и имеющими экономические основы, представлялись сторонам весьма сомнительными⁴.

В сентябре 2005г. в Стамбуле в рамках проекта КАТБ проходила встреча министров транспорта Б.Йялдырыма (Турция), И.Чоговадзе (Грузия) и З.Мамедова (Азербайджан)⁵, где было принято решение привлечь к проекту КАТБ в качестве полноправного партнера Казахстан, связав Баку с казахским портом Актау⁶. Так стороны попытались частично решить проблему с финансированием проекта. Предполагалось уже в первый год осуществить пе-

¹ Мосаки Н., указ. соч.

² Çelebioğlu T., указ. соч.

³ Shantadze B., указ. соч.

⁴ Мосаки Н., указ. соч.

⁵ Shantadze B., указ. соч.

⁶ Там же.

ревозку 8 млн. тонн грузов, с дальнейшим увеличением грузоперевозок¹. Таким образом, стороны, еще не осуществив реализацию проекта, уже предлагали и определяли количество грузовых потоков третьей стороне, в частности Казахстану, пытаясь привлечь его к реализации проекта. Данный подход, несомненно, несколько охладил энтузиазм Грузии относительно проекта КАТБ. Так, в июне 2006г. госминистр Грузии К.Бендукидзе весьма скептически оценил перспективы этого проекта, отметив, что хотя проект КАТБ весьма важен для Грузии, но до сих пор не существует точных расчетов, обосновывающих его экономическую привлекательность, поэтому о его осуществлении можно говорить в отдаленной перспективе².

Скептический подход Грузии к проекту стал темой обсуждения во время переговоров в Анкаре с президентом Азербайджана И.Алиевым в конце мая 2006 года, где глава МИД Турции А.Гюль заявил, что у Грузии в отношении проекта КАТБ имеются «серьезные сомнения», которые Турция готова развеять. При этом, по мнению главы МИДа Турции, в участии в этом проекте выражают интерес и частные железнодорожные компании Казахстана, а при желании к проекту может присоединиться и Армения. Примечательно, что реакция И.Алиева на вопрос о возможном участии Армении в этом проекте была положительной. Однако совершенно очевидно, что подобные разговоры Анкары и Баку вряд ли могут привести к присоединению к этому проекту Армении. Грузинские представители весьма осторожно, но немедленно отреагировали на указанное «предложение» Анкары, отметив, что в случае присоединения к этому проекту Армении его реализация вовсе потеряет смысл, так как уже существует недействующая по политическим мотивам железная дорога Карс-Гюмри, соединяющая Турцию с железными дорогами Южного Кавказа³.

Все вышеуказанное явно показывает истинные мотивы осуществления проекта КАТБ, который, несомненно, направлен на изоляцию Армении, России, а также Ирана, который контролирует связи Турции с Центральной Азией и, по мнению Анкары, препятствует их развитию, устанавливая высокие пошлины⁴. Таким образом, Турция и Азербайджан, осуществляя взаим-

¹ Şafak Y., *Aydınlık Türkiye'nin Habercisi*. <http://www.yenisafak.com.tr/arsiv/2005/mayis/31/index.html>.

² Мосаки Н., указ. соч.

³ Там же.

⁴ Там же.

ный экономический и в первую очередь политический интерес, не очень считаются со своим стратегическим партнером Грузией, которая, являясь главным актором проекта КАТБ, становится практически его объектом.

В 2006г. турецкая компания «*Yuksel Domonik*» провела технико-экономическое обоснование (ТЭО) железной дороги Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку, потратив на это \$1 млн. Согласно ТЭО, окончательный бюджет проекта составлял \$360 млн. Протяженность железной дороги составляет 104 км. Из них около 75 км приходится на долю Турции, а 29 – Грузии. Предусматривается капремонт существующего железнодорожного отрезка от Ахалкалаки до Марабды, длиной 180 км. По предварительным подсчетам, в первый год реализации проекта ожидается транспортировка 2-3 млн. тонн грузов по данному маршруту, затем эта цифра может дойти до 5-8 млн. тонн в год. Азербайджан уже одобрил ТЭО. У грузинской стороны, как заявил в Тбилиси генеральный директор ООО «Грузинская железная дорога» И.Эзугбая, относительно этого документа есть некоторое недопонимание, касающееся, заложенных ТЭО прогнозов перевозок. Это, в частности, технические и финансовые вопросы: уточнение местоположения терминала на территории Грузии, нюансы, связанные со сменой полотна на грузинском участке и перевозками грузов, аспекты, касающиеся финансирования проекта и возможного привлечения к его реализации инвесторов и др.

В марте 2006г. президент Турции А.Н.Сезер в Тбилиси заявил: «Турция заинтересована в установлении железнодорожного сообщения с Грузией и Азербайджаном. Мы продолжаем вести работу по реализации проекта за действия железнодорожной магистрали КАТБ». Глава внешнеполитического ведомства Турции А.Гюль заявил, что «в случае, если проект «Мармарай» – прокладка железнодорожной ветки под Босфором, будет объединен на востоке с предполагаемым железнодорожно-морским путем между Баку и Казахстаном (Актау) и далее – с Китаем, КАТБ станет частью более короткого, чем существующее на сегодняшний день, железнодорожного сообщения между Азией и Европой»¹.

Следует отметить, что в Грузии нет однозначного мнения по поводу проекта КАТБ. Официальный Тбилиси говорит о стратегическом значении

¹ ЖД Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку: за и против. //Грузия Online. Информационно-аналитический портал. 20/06/2006. <http://www.apsny.ge/analytics/1150822399.php>.

строительства этой железнодорожной линии, поскольку это даст Грузии важный транспортный выход в Европу через Турцию. В этом контексте глава МИД Грузии Г.Бежуашвили, заявил, что проект Карс-Ахалкалаки не следует рассматривать как шаг к удержанию Армении в изоляции и что этот проект направлен, прежде всего, на расширение регионального сотрудничества. Министр иностранных дел Грузии напомнил, что линия Карс-Гюмри в силу известных причин бездействует, но даже если бы она действовала, то это не устранило бы необходимости в реализации проекта Карс-Ахалкалаки, поскольку экономическое развитие региона ускоряется, что увеличивает потребность в развитии транспортной инфраструктуры. Того же мнения придерживается председатель комитета по интеграции с европейскими странами грузинского парламента Д.Бакрадзе: «Реализация проекта КАТБ позволит соединить не только все 3 страны региона, но и Армению с Европой»¹. Данный подход разделяет и экс-министр иностранных дел Армении В.Осканян, который считает, что строительство КАТБ не приведет к дополнительным негативным последствиям для Армении вдобавок к имеющимся вследствие блокирования армяно-турецкой границы².

Следует отметить, что с учетом сложившегося положения в регионе Южного Кавказа реализация проекта КАТБ предоставит Турции непосредственный транспортно-коммуникационный выход к Азербайджану, тем самым существенно усилит позиции последней в регионе и даст возможность более эффективно осуществлять политику, направленную на окончательное вытеснение Армении из региональной политики.

Рамочное соглашение по проекту строительства железнодорожной магистрали Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку было парафировано 13 января 2007г. в Тбилиси представителями руководства транспортных госструктур Турции, Азербайджана и Грузии. Тогда же было подписано предварительное кредитное соглашение между Азербайджаном и Грузией, согласно которому Азербайджан выделит Грузии долгосрочный кредит на покрытие расходов по реализации проекта железнодорожной магистрали КАТБ на грузинском участке. Азербайджан намерен предоставить Грузии кредит в \$200 млн. под 1%

¹ Там же.

² Армения может использовать ж/д Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку: экс-глава МИД. ИА REGNUM. 09.03. 2009. <http://www.regnum.ru/news/1134611.html>.

годовых со сроком погашения 25 лет. Размер кредита в случае необходимости может быть скорректирован в сторону увеличения, а сроки его покрытия, в зависимости от его реализации, будут продлены. Кредит будет погашаться за счет прибыли ООО «Железная дорога Грузии» от функционирования железнодорожной магистрали КАТБ. На территории Грузии планируется провести реабилитацию 192 км железнодорожного полотна и строительство 29-километрового участка. В Ахалкалаки будет основан пункт по переводу поездов с действующей в Грузии колеи на европейскую. Стоимость всего проекта железнодорожной магистрали КАТБ оценивалась в \$422 млн., а с учетом обустройства прилегающей инфраструктуры – \$600 млн. Ожидалось, что строительство магистрали пропускной способностью до 15 млн. тонн грузов в год начнется во второй половине 2007г. и завершится спустя 2-3 года¹.

В феврале 2007г., во время Тбилисской встречи, когда лидеры трех стран приняли «Декларацию о едином видении регионального сотрудничества», было объявлено о начале его реализации. В ходе подписания пакета документов в рамках строительства железной дороги было решено переименовать проект КАТБ в БТК (Баку-Тбилиси-Карс) – это название было приведено в соответствие с названиями нефте- и газопроводов Баку-Тбилиси-Джейхан и Баку-Тбилиси-Эрзурум, что, по мнению азербайджанского эксперта Р.Раджабова, носило знаковый характер. Данный факт говорит о том, что официальный Баку выстраивает свою региональную политику в соответствии с идущими в мире геополитическими процессами. В отношении Грузии в рамках БТК он отметил следующее: «Грузия является нашим традиционным партнером в реализации многих региональных проектов. Тбилиси – это мост, по которому Азербайджан осуществляет свое поступательное движение в направлении евроинтеграции»².

Таким образом, по нашему мнению, данный подход явно выражает отношение Азербайджана к Грузии, которая является всего лишь «мостом» в осуществлении региональных проектов. Тем самым определяется роль Грузии в политике Азербайджана, а также Турции в качестве всего лишь инструмента, который в случае необходимости может быть заменен.

¹ Турция, Азербайджан и Грузия оформили пакет документов по региональному сотрудничеству. // ИА REG NUM 07.10.2007. <http://www.regnum.ru/news/779091.html>.

² Раджабов Р., Переименование проекта «Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку» в БТК носит знаковый характер. // NRegion. South Caucasus. 02.02.2007. <http://www.newregion.info/news.php?i=9212>.

На то, что данный проект соответствовал в первую очередь интересам Турции, а не Грузии, указывали элементарные экономические выкладки. Так, грузинский экономист Н.Оравелашвили отмечал: «Пропускная способность грузинской железной дороги до портов составляет 18 млн. тонн, что является полной нагрузкой данных портов. Пропускная способность КАТБ будет составлять 15 млн. тонн. С учетом этих данных получается, что, перенаправив грузы по новой железной дороге, порты Поти и Батуми лишатся изрядной доли грузооборота»¹. Таким образом, прямую выгоду от этого проекта должен получить порт Джейхан, а черноморские порты Поти и Батуми в среднесрочной перспективе могут лишиться части своих доходов. Помимо этого, перенаправление грузопотоков к турецким средиземноморским портам может иметь и сугубо политическое значение: перед Грузией возникает вполне реальная угроза превратиться в псевдотранзитное государство [1, с. 144]. Более того, по мнению того же эксперта Н.Оравелашвили, проект реализации КАТБ был бы рентабелен, если бы охватывал регион компактного проживания армян – Самцхе-Джавахети, который из-за отсутствия инфраструктуры отрезан от Тбилиси, и экономика региона интегрируется в экономику Армении. Но подобный охват не предусмотрен, что также значит, что железнодорожный проект не нацелен на реализацию национальных интересов Грузии и не помогает восстановить связь между регионом и центром; проект также не помогает улучшить транспортировку пассажиров. Фактически, осуществление проекта КАТБ нужно только для того, чтобы соединить Турцию с Азербайджаном².

Следует отметить, что с учетом сложившихся геополитических реалий возможный охват Самцхе-Джавахетии при реализации железнодорожного проекта КАТБ, рассматриваемый в контексте интересов армян Самцхе-Джавахетии (Джавахка), станет новой возможностью для экономического развития армянонаселенного региона и частично решит вопрос с трудоустройством населения. Это свидетельствует о том, что интересы армян Джавахка и официального Еревана относительно проекта КАТБ не вполне сов-

¹ *Иванов В.*, Некоторые аспекты турецко-грузинского экономического взаимодействия: экономика детерминированная политикой. // Турция: Энергетика и международные экономические отношения. Аналитические записки, выпуск 2. – Ер.: «Институт политических исследований» ГНКО, 2008, с. 144.

² Ж/д Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку: за и против. Кавказский Узел.01.23.2007.
<http://www.kavkaz-uzel.ru/articles/107100/>.

падают. Причиной тому является отсутствие внешнеполитической стратегии Армении в отношении Джавахка, невозможность предложить иные альтернативные проекты экономического развития региона, где безработица является основной причиной эмиграции населения.

24 июля 2008г. в Карсе прошла церемония закладки фундамента железнодорожного проекта БТК, получившего название «Железный шелковый путь». Окончательно общая стоимость проекта оценивалась \$450 млн. Протяженность железной дороги составит 180 км, из которых по территории Турции будут проходить 76 км, Грузии – 29 км и Азербайджана – 80 км. Строительство данного проекта планировалось завершить к 2011г.¹ На церемонии закладки присутствовали президенты Турции, Грузии и Азербайджана. В рамках этой встречи министр транспорта Турции Б.Йылдырым отметил, что после подключения к проекту Казахстана и Китая в июле 2006г. реализация проекта приняла окончательную форму. В своем заявлении президент Грузии М.Саакашвили отметил, что осуществление железнодорожного проекта внесет значимый вклад в турецко-грузинские отношения, став новым узлом развития экономических, культурных и исторических связей между Турцией и Грузией². Президент Турции А.Гюль подчеркнул важность осуществления этого проекта, который не только свяжет три страны, но и станет связующим звеном общей транспортной цепи, объединяющий Азию с Европой, которая впоследствии поможет созданию новых экономических зон³. Президент Азербайджана И.Алиев отметил, что осуществление этого проекта является одним из показателей братства и дружбы между народами⁴.

На современном этапе завершение строительства железнодорожного проекта КАТБ, учитывая сложившиеся реалии, планируется окончить в 2012г. К такому решению пришли заинтересованные стороны на встрече в Баку в августе 2010г., где проводилось координационное совещание министров транспорта стран-участниц железнодорожного проекта КАТБ. На встрече отмечалось, что Азербайджан уже предоставил Грузии обещанный финансовый кредит в размере \$200 млн., отсутствие которого рассматрива-

¹ Demir İpek Yolu İçin Temel Atıldı. Hürriyet Gazetesi 25.07.2008.
http://www.yapi.com.tr/Haberler/demir-ipek-yolu-icin-temel-atildi_62818.html.

² Там же.

³ Там же.

⁴ Hürriyet Gazetesi, указ. соч.

лось как последнее препятствие для осуществления проекта. Министр транспорта Турции Б.Йылдырым отметил, что реализация проекта КАТБ будет способствовать укреплению мира в регионе Южного Кавказа и что только за первый год эксплуатации железнодорожного сообщения ожидается осуществить перевозку 1 млн. пассажиров и 6,5 млн. тонн грузов. Он также отметил, что строительство железнодорожной ветки на турецком участке, составляющем 76 км, завершено на 35%, а работы на грузинском участке будут осуществляться в соответствии с планом¹.

Следует отметить, что в связи с реконструкцией 183 км железнодорожного участка «Ахалкалаки-Марабда-Тбилиси» и планами по строительству в Ахалкалаки пункта по переходу поездов с существующей колеи на европейскую, что позволит увеличить грузопоток до 15 млн. тонн в год, Грузии требуется дополнительное финансирование в объеме \$500 млн.² Поэтому, учитывая технические причины (повышение мировых цен на стройматериалы и сырье, переоценка текущего состояния железнодорожной ветки «Марабда-Карцахи», проведение работ в плохих погодных условиях и др.), Азербайджан выделил Грузии еще один долгосрочный кредит на сумму \$575 млн. на 25 лет по 5% годовых. То есть в целом строительство грузинского участка обошлось Азербайджану в \$775 млн.³ Фактически, Турции и Азербайджану удалось добиться «добровольного согласия» Грузии на окончательную реализацию железнодорожного проекта КАТБ.

Таким образом, железнодорожный проект КАТБ, или БТК, в случае его реализации станет для Турции и Азербайджана новой возможностью для укрепления своих геополитических и геоэкономических позиций не только в регионе, но и на всем евразийском пространстве, для Грузии же он станет еще одним доказательством того, как «субъект» международной политики превращается в его объект.

Март, 2011г.

¹ Demir İpek Yolu"nda Tam Gaz. TRT Haber. 03.08.2010.

<http://www.trt.net.tr/Haber/HaberDetay.aspx?HaberKodu=0ca9af9f-3568-4f4c-94d3-ae6c74dcc59a>.

² Грузия запросила у Азербайджана еще \$500 млн. на проект железнодорожного обхода Армении. ИА REGNUM. 26.04.2011. <http://www.regnum.ru/news/1398749.html>.

³ Азербайджан и Грузия создали СП по строительству железной дороги Баку-Тбилиси-Карс. ИА REGNUM. 20.05.2011. <http://www.regnum.ru/news/1406937.html>.

KARS – AKHLKALAK – TBILISI – BAKU (KATB) RAILWAY PROJECT IN THE CONTEXT OF TURKISH-GEORGIAN INTERESTS

Gor Hovhannisyan

Resume

To carry out the main orientations of foreign political strategy and to provide an absolute geopolitical presence in the regions important from strategic point of view, Turkey has to establish a transport infrastructure and with this purpose Kars-Akhalkalaku-Tbilisi-Baku (KATB) project has been promoted. Promotion of the regional KATB project will help Turkey and Azerbaijan to become a transition and transport hub on the entire Eurasian space, thus gaining an opportunity to connect Europe and Asia. Obtaining such a geopolitical leverage will provide Turkey an opportunity not only to carry out the regional policy of its own but also to become an indispensable element of global policy. It should be mentioned that there is no unambiguous opinion about the KATB in Georgia. Tbilisi speaks about strategic significance of this railway construction, as it would provide Georgia with an important transport exit to Europe through the territory of Turkey, meanwhile the Georgian experts believe that Georgia may face a challenge of turning into a pseudo-transition state.

Thus, in case of its realization the KATB railway project will become for Turkey and Azerbaijan a new possibility to consolidate their political and economic stances not only in the region but also on the whole Eurasian space; meanwhile in regard to Georgia it will once more come to prove how a “subject” of the international politics is turning into an object.