

РОССИЯ СХОДИТ С РЕЛЬС

Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс оставит РФ на отшибе международных торговых путей

ЮРИЙ СИМОНЯН

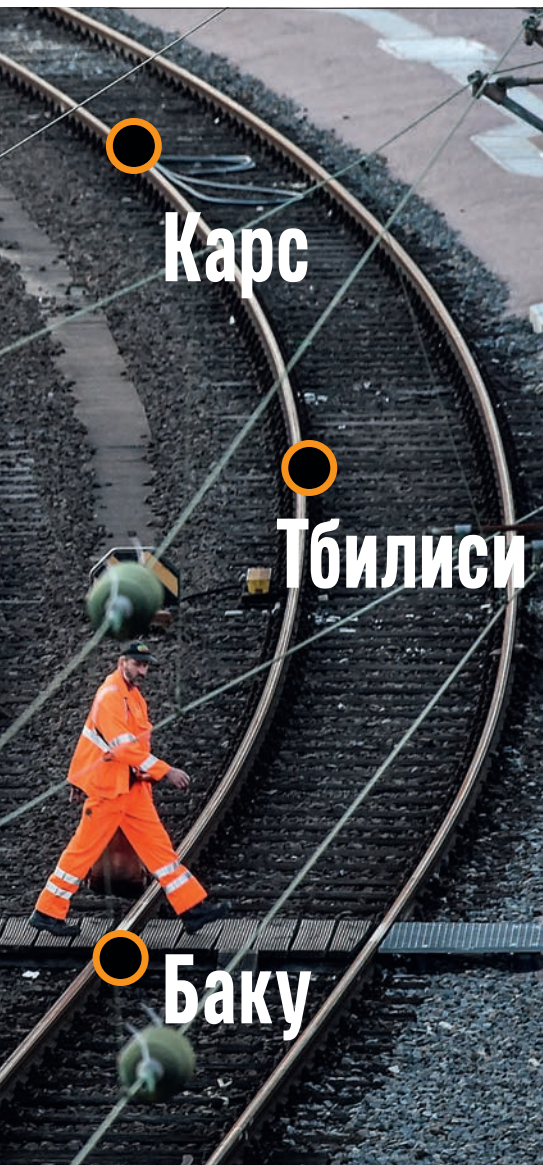
До завершения строительства железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, которую Азербайджан без ложной скромности называет новым Шелковым путем, остались считанные месяцы. Если Россия за это время не сумеет создать альтернативы этой железной дороге, она может в одночасье оказаться отрезанной от иранского, центральноазиатского и кавказского транзитных потоков, следующих на Запад.

7 МЛН ТОНН
грузов будет проходить
через БТК ежегодно

Международная конференция «Перспективы развития Шелкового пути» состоится до конца осени в столице Азербайджана. По идее организаторов, новый Шелковый путь — это практически достроенная трансконтинентальная железная дорога Баку-Тбили-

си-Карс (БТК). Глобальные смотрины нового пути устраиваются для представителей более 40 стран. Такая помпезность объяснима. БТК способен сменить инфраструктуру не только в масштабе южнокавказского региона, но в целом в глобальном транспортном коридоре «Восток-Запад». Причем главным проигравшим в этой ситуации может стать Россия.

Все финансирование проекта БТК на себя взял Баку, предоставив Анкаре, а еще в большей степени Тбилиси, льготные кредиты на строительные работы. К концу года по дороге БТК в тестовом режиме пойдет первый поезд из Баку до границы Грузии с Турцией. На начальном этапе предполагается, что услугами этой дороги



западном направлении, и желанием иметь кратчайшее железнодорожное соединение с братской Турцией. Объяснение не выглядело безукоризненно правдоподобным, поскольку к тому времени функционировали газопровод Баку-Тбилиси-Эрзерум и нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан. Малый нефтепровод Баку-Супса, по которому была прокачана первичная азербайджанская нефть, вопреки начальным планам также остался в эксплуатации. Объемы прочих экспортно-импортных операций были не столь значительны, чтобы строительство дорогостоящей железной дороги

105 км

протяженность
коридора БТК

конфликт вокруг нефтегазовых месторождений Кяпаз и Чираг.

Попутные утверждения о политизированности проекта, преследующего цель ужесточить изоляцию Армении, также вызывали недоумение. Армения и так изолирована со стороны Азербайджана и Турции, и новая дорога, вопреки заявлениям Баку, не может усугубить эту ситуацию. Обещания же о том, что Ереван может быть допущен к этому и другому масштабным проектам, отвергаются армянской стороной, поскольку цена участия в азербайджанских проектах — суверенитет Нагорного Карабаха, а они, по ее мнению, того не стоят.

Единственным региональным игроком, кто поддержал идею БТК сразу и безоговорочно, была грузинская администрация Михаила Саакашвили. При нем страна поспешила объявить БТК своим важнейшим экономическим проектом. Однако эйфория продолжалась недолго. Нашлись трезвые головы, которые увидели в БТК не то что пользу, а опасность для грузин-

ежегодно будут пользоваться до миллиона пассажиров, и по ней будет перевозиться до 7 млн тонн грузов. Пиковая пропускная способность коридора составит 17 млн тонн грузов. Это, по мнению специалистов, не предел — со временем загруженность БТК будет только увеличиваться.

НЕ ПО РАСПИСАНИЮ

Затевая проект БТК в 2007 году, Азербайджан выглядел, по меньшей мере, политическим мечтателем. Баку объяснял необходимость дороги возрастающими объемами перевозимых грузов, в том числе углеводородов в



К концу текущего года железная дорога, угрожающая торговым интересам России, начнет функционировать

(к тому времени она оценивалась примерно в 600 млн долл.) представлялось целесообразным.

Проекты присоединения Азербайджанской железнодорожной системы к центральноазиатской или к иранской в то время больше походили на фантастику. Помимо неурегулированного статуса Каспийского моря и незначительных экономических взаимоотношений между этими странами, вокруг Ирана разгорался ядерный кризис, а между Баку и Ашхабадом сохранялся

свой экономики. Глава МИД Грузии Саломэ Зурабишвили, вскоре после этого отправленная в отставку, заявила, что не понимает смысла проекта. «Договор для Тбилиси плох — мы получаем от Баку кредит, пусть и льготный, но его надо будет возвращать. К тому же непосредственно строительные работы поручены азербайджанской компании. В чем выгода Грузии, если после ввода в эксплуатацию БТК Грузинская железная дорога лишится определенного объема транзитных

грузов, а следовательно, и доходов?» — вопрошала дипломат.

Эксперт по экономическим вопросам Гия Хуашвили в то время называл БТК проектом, противоречащим грузинским стратегическим интересам. «Грузы, которые направляются в наши порты Поты и Батуми, будут переориентированы в направлении Карса и далее — турецких портов. И в обратном направлении тоже. Велика вероятность того, что наши порты потеряют доходы», — уверял тогда эксперт.

Сегодня позиция Хуашвили, возглавляющего Институт развития Грузии, смягчилась. «Мировая конъюнктура меняется, и риски в отношении наших портов и железной дороги тоже уменьшились», — сказал он в интервью «МП».

ПРИБЫТИЕ ПОЕЗДА

С 2007 года изменилось действительно многое. Сегодня экономические отношения Азербайджана с центральноазиатскими странами на принципиально новом уровне, который позволяет рассматривать возможность соединения их железнодорожных систем. Кроме того, в Узбекистане, Казахстане, Туркменистане завершается строительство железных дорог в китайском, афганском и иранском направлениях. Все это может превратить БТК в ключевое звено, соединяющее Восток с Западом и предоставляющее оптимальный вариант перевозки грузов в обоих направлениях.

Экономические санкции, введенные Западом против России, еще больше повышают эффект-

тивность этого маршрута. Подчеркивая это, Вашингтон недавно объявил, что большую часть военной техники вывезет из Афганистана, пользуясь именно маршрутом Баку-Тбилиси-Карс. Правда, открытым при этом остается вопрос, как эта техника будет доставлена до азербайджанской железной дороги. Но теоретически решения существуют. Стоит держать в уме и то, что Китай, в упомянутом санкционном противостоянии вроде бы сочувствующий России, может использовать БТК как новый рычаг давления на Москву. Ведь теперь российская территория прекращает быть единственной возможностью для железнодорожного маршрута из КНР в западном направлении.

УСИДЕТЬ НА ДВУХ ВЕТКАХ

У России объективно нет рычагов воздействовать на ситуацию и обезопасить себя от грядущих или возможных транзитных потерь. Единственным компенсационным путем видится развитие транспортного коридора Север-Юг. Речь о строительстве железнодорожных веток из Армении в Иран и из Абхазии в Грузию.

Армяно-иранский проект видится перспективным с учетом недавно достигнутой между Ереваном и Тегераном договоренности о создании Зоны свободной торговли, а также более давнего предложения Ирана армянской стороне о нулевых транзитных тарифах на своей территории, в том числе в портах Энзели на Каспийском море и Бендер-Аббас в Персидском заливе. Расклад не может не интересовать Москву, поскольку Армянские железные дороги находятся в концессионном управлении российской стороны. Более того, через Армению Россия сможет выйти на Ближний Восток и сформировать эффективную транспортную ось с участием Ирана.

«С реализацией этого проекта следует поторопиться, пока он важен для Тегерана», — заявил «МП» заместитель директора ереванского Фонда стратегических исследований «Нораванк» иранист Севак Саруханян. По его словам, в повестку азербайджано-иранских переговоров уже включен вопрос соединения железнодорожных систем двух стран. Если договоренность по строительству ветки Кезвин-Решт-Астара будет достигнута раньше, чем по дороге Иран-Армения, то это станет проигрышем Москвы. Грузы из Исламской республики будут следовать в Россию только через Азербайджан. Другой вариант для Москвы — вывод российских железнодорожных путей в Армению через Абхазию и Грузию. В Сухуми, с одной стороны, понимают, что запуск в эксплуатацию магистрали в грузинском направлении сулит транзитные доходы, немаловажные для бюджета республики, находящегося, по сути, в абсолютной зависимости от

17 МЛН ТОНН —

пиковая пропускная способность БТК. Со временем она вырастет

Трасса Баку-Тбилиси-Карс



России. Но с другой стороны, Сухуми не склонен развивать экономические связи с Тбилиси до политической регуляции отношений двух стран. И в этом вопросе не стоит преувеличивать возможности России, которая имеет большое, но не абсолютное влияние на Абхазию.

В противовес нынешние грузинские власти готовы сотрудничать с Сухуми по любым вопросам, не затрагивая на данном этапе проблематику статуса черноморской республики. «Мы открыты для контактов, готовы выслушать любые предложения абхазской стороны, обсудить любые вопросы. Что же касается функционирования железной дороги, думаю, этот вопрос из области решаемых», — сказал «МП» государственный министр Грузии по вопросам примирения и гражданского равноправия Паата Закареишвили.

Однако в запуске Абхазской железной дороги есть проблема и технико-экономического характера. Как говорил автору этой статьи Сергей Шамба в бытность премьер-министром республики, железнодорожное полотно, уложенное в советские времена, не предназначено для тяжелых грузовых составов — в единой стране было принято решение грузовые составы из России в Закавказье и обратно направлять в основном через

Азербайджан, а пассажирские — через Абхазию, входившую в состав Грузии, и саму Грузию. «Поэтому, помимо того, что дорога дальше Очамчире нуждается в реабилитации, само полотно целиком требует либо укрепления, либо замены — это должны решать специалисты, когда дело дойдет до конкретики», — заявлял тогда Сергей Шамба.

Россия, оказавшаяся сегодня в непростом экономическом положении, может пойти по пути наименьшего сопротивления, пожертвовав интересами союзной Армении. Москва может дожидаться положительного решения по азербайджано-иранскому железнодорожному проекту, который, как и армянский, даст ей выход на Иран и Ближний Восток. Причем без каких-то расходов, не считая транзитных пошлин.

Однако такое решение станет ярким доказательством того, что



Михаил Саакашвили (в центре) был особенно рад участию в проекте (на фото слева президент Азербайджана Ильхам Алиев, справа — его турецкий коллега Абдулла Гюль)

\$600 млн
стоило строительство БТК

Россия сегодня неуклонно сдает свои интересы как на Кавказе, так и в Центральной Азии. Лоббирование армяно-иранской железнодорожной ветки — более рискованное решение, но только в этом случае Москва сможет сохранить свое региональное влияние в ситуации международных санкций. **МП**