

## СТАРТОВАЛ ОЧЕРЕДНОЙ ПОЛИТИЧЕСКИЙ ПРОЕКТ ПРОТИВ АРМЕНИИ

**Итак, проект железной дороги Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку приобретает реальные очертания – накануне президенты Грузии, Азербайджана и Турции Михаил Саакашвили, Ильхам Алиев и Абдулла Гюль освятили своим присутствием церемонию начала строительства грузинского участка ж/д в поселке Марабда. В ходе церемонии был открыт памятный обелиск, в основании которого президенты заложили капсулу со своими посланиями.**

Дабы связать три союзные страны стратегическими рельсами из ныне турецкого Карса до грузинского Ахалкалаки будет построено 105 километров новых путей, из которых 76 пройдет по территории Турции, а 29 километров по территории Грузии. Кроме того, будет модернизирована существующая ветка железной дороги от Ахалкалаки до Тбилиси. Участники предварительно оценивают проект в 422 миллионов долларов, из которых 202 миллиона приходится на работы на грузинском участке магистрали, а 220 – на турецком. Экспертами называется и другая сумма – 600 миллионов долларов. Для старта строительства грузинского участка Азербайджан выделил Грузии государственный кредит в 200 миллионов со сроком погашения 25 лет с небольшой процентной ставкой в 1%. Правда, заработает эти деньги азербайджанский подрядчик – "Азериншат сервис", а оператором проекта является грузинская компания "Железная дорога - Марабда-Карс".

Идея строительства железной дороги, непосредственно связывающей Турцию с Грузией в обход Армении, на всем протяжении ее существования принималось официальным Ереваном в штыки. Кроме отрицательных заявлений руководства самой Армении, против реализации проекта выступило армянское лобби Конгресса США, акцентируя внимание на том, что новая ветка будет способствовать региональной дезинтеграции и похоронит на долгие годы возможность налаживания армяно-турецких отношений. В качестве альтернативы строительству железной дороги Карс-Ахалкалаки как в Армении, так и за океаном приводится возможность возобновления движения по железной дороге Карс-Гюмри-Тбилиси через Армению. Турция односторонне приостановила движение по этой магистрали (через которую в советское время осуществлялся основной грузооборот между СССР и Турцией) в 1993 году в качестве поддержки родственному Азербайджану в войне за Карабах.

В свое время многие в Армении и за ее пределами скептически относились к будущему этого проекта, обосновывая свои подходы техническими сложностями ее реализации. В числе скептиков не было главы крупнейшей экспедиторской компании Армении «Апавен» Гагика Агаджаняна. "Несмотря на проблемность этого проекта, нельзя скептически относиться к перспективе ее реализации, поскольку строительство ветки лоббируют не только три участницы проекта – в ней заинтересованы практически все страны от Китая до Европы", - комментировал в свое время данную тему Г. Агаджанян. Все дело упиралось в экономическую невыгодность проекта. Однако с учетом практики реализации в Закавказье политических проектов, направленных на изоляцию Армении, экономическая малообоснованность железной дороги Карс-Ахалкалаки не могла остановить его планировщиков.

В любом случае, значение уже существующей железнодорожной ветки Карс-Гюмри не умаляется. Дело в том, что проблема не только в реализации строительства Карс-Ахалкалаки, а также в эксплуатации этой дороги. Так, если планируемая к строительству магистраль пролегает с севера на юг, то там местность пересечена горными хребтами с запада на восток. Кроме того, определенная часть пути пролегает по незащищенным от ветров высокогорным плато местами выше 2 тысячи метров, что в зимний сезон означает ежечасные заносы путей. К примеру, высота Аджабадского перевала (Турция) составляет 2090 метров, и путь там будет закрыт с октября по май. Чтобы обеспечить бесперебойную работу магистрали, необходимы большие расходы, которые окупятся только при соответственной ее загрузке – как минимум по 150 вагонов в

день. В то же время углы наклонов пути местами доходят до критической нормы. Это означает, что электровозы не будут в состоянии тянуть составы с большим количеством груженных вагонов. К примеру, на планируемом к реконструкции отрезке Тбилиси-Ахалкалаки в советское время два электровоза вместе тянули лишь 4-5 товарных вагонов. Конечно, сейчас и электровозы иной мощности, да и реконструкция, скорее всего, касается устранения проблемных участков. И все-таки.

Как считает Г. Агаджанян, стоимость проекта в 422 миллиона долларов нереальна. По его оценке, строительство обойдется в 800 миллионов долларов, если не больше, и закончится не к 2009 году, как о том говорят участники строительства, а займет от 3 до 4 лет. Если учесть, что общая протяженность новой магистрали составит 105 километров, а также будет реконструирована существующая ветка протяженностью в 170 километров, то проект может поставить рекорд по своей дороговизне. Получается, что километр строящегося или восстанавливаемого полотна будет стоить около 3 миллионов долларов. Для сравнения отметим, что в среднем строительство одного километра железнодорожного полотна по равнинной местности составляет от 600 тысяч до 1 миллиона долларов, а по гористой - 1-1,5 миллионов. Не случайно Царская Россия построила в свое время Карс-Гюмри, а не Карс-Ахалкалаки.

Таким образом, рано еще сбрасывать со счетов Карс-Гюмри - по техническим и экономическим мотивам Карс-Ахалкалаки не составит ей полноценную альтернативу. "Проект строительства железной дороги Карс-Ахалкалаки не имеет экономической основы, поскольку уже есть аналогичная ей железная дорога - Карс-Гюмри", - заявлял в свое время турецкий сопредседатель армяно-турецкого бизнес-совета Каан Соаяк. Кстати, похожим образом за Араксом мыслят не только частные лица, но и официальная Анкара. Дело в том, что за последние два года в Турции был составлен проект реконструкции ж/д станции Карс, который по технико-эксплуатационным нюансам призван обеспечивать большой объем грузопотока отнюдь не в сторону Ахалкалаки, а по направлению к Гюмри. Тем самым, официальная Анкара на всякий случай приготовила себя и к разблокированию Карс-Гюмри.

Рубен ГРДЗЕЛЯН