

## "Армению загоняют в тупик": интервью главы транспортной компании "Апавен" ИА REGNUM

*Гагик Агаджанян – исполнительный директор, один из учредителей крупнейшей армянской транспортно-экспедиторской компании "Апавен". Компания создана в 1993 году на 100% частном капитале. Имеет офисы в Армении (Ереван, Гюмри), Грузии (Тбилиси, Поту), России (Новороссийск). Развита агентская сеть в 40 странах мира. В 2003 году годовой оборот "Апавен" составил \$17 млн. Основной акцент фирма делает на контейнерных перевозках, завоевав более 50% армянского рынка, - как по части экспорта, так и импорта.*

Г-н Агаджанян, армянская сторона часто обвиняет грузинские власти в избирательной тарифной политике в отношении армянских и азербайджанских грузов, проходящих транзитом по Грузии. Насколько обоснованы эти обвинения, и какие шаги ожидаются от новых грузинских властей?

В настоящее время никаких изменений нет. Департамент грузинской железной дороги ежегодно публикует брошюру о политике тарифов на предстоящий фрахтовый год. Документ свидетельствует, что тарифы грузинской железной дороги на 2004 год ни на цент не отличаются от прошлогодних. Они утверждаются министерством транспорта Грузии, и не думаю, что сегодня, когда назначен новый начальник департамента и арестован бывший министр транспорта, кто-то рискнет играть на тарифах. Для такого шага, в первую очередь, необходима стабильность, доскональный экономический анализ, а лишь затем решения и действия. Что касается действующих в отношении Армении и Азербайджана тарифов... Известно, что Армении предоставляется скидка от базовых тарифов в размере 17% на сухие грузы и 24% на наливные. В азербайджанском направлении действует 50% скидка от базового тарифа. Армения очень болезненно воспринимает такое отношение грузинской стороны, но постараемся быть объективными и понять, почему же так происходит. В первую очередь, уменьшение тарифа для грузов, следующих в азербайджанском направлении, призвано способствовать привлечению среднеазиатских грузов через эту дорогу. Во-вторых, данная дорога является основной магистралью TRACECA. И третий, на мой взгляд, аргумент: для того, чтобы выйти в РФ, а это большой рынок, Грузия использует азербайджанскую территорию. Взамен, Азербайджан использует грузинский маршрут для выхода к Черному морю и, естественно, в Европу. Так есть ли необходимость этим странам поднимать тарифы и препятствовать своей же работе? Конечно, нет.

Если бы Армения имела возможность предложить Грузии свою дорогу в сторону Ирана и Турции, она реально могла бы получить такие же льготы, которые имеет сегодня Азербайджан. Просто, нам нечего предложить. В данном контексте, скидка в 24% – уже хорошо. В конце концов, есть и четвертый аргумент – ведь цель грузинской стороны не только привлечение азербайджанских грузов, самая важная цель – Средняя Азия. Среднеазиатские грузы идут через Северный Кавказ в порт Новороссийск и далее. Конечно, Департамент грузинской железной дороги правильно поступает, что дает там максимальные скидки. Думаю, Армении необходимо более спокойно относиться к этому вопросу.

Глава МИД Армении недавно провел параллель между открытием армяно-турецкой границы и тарифами грузинской железной дороги для армянских грузов. По мнению министра, в условиях открытой железнодорожной магистрали Турция-Армения-Грузия, у Еревана появятся рычаги воздействия на тарифную политику грузинской стороны. Верен ли такой подход?

Давайте взглянем на вопрос немного шире. Такая маленькая страна, как Армения, имеет четыре железнодорожных выхода. Из пяти стран региона [Армения, Азербайджан, Иран, Грузия, Турция], за исключением Азербайджана и Грузии, прямой железнодорожной связи между остальными участниками не существует, кроме как через Армению. Есть, конечно, железнодорожная связь Турция-Иран, но она проходит через паромную переправу на озере Ван, пропускная способность которой весьма ограничена. Следовательно, все остальные железнодорожные связи идут через Армению. Мы на самом деле крупный перекресток, для такой маленькой страны – даже чересчур крупный. К сожалению, политические проблемы не позволяют нам пользоваться теми коммуникациями, которые мы имеем. Что касается железной дороги Турция-Армения-Грузия ... Мы не должны относиться к этой проблеме исключительно с точки зрения экономической выгоды. Данный вопрос представляет для Армении геополитическое, я бы сказал, геостратегическое значение. В условиях отсутствия этой связи мы рискуем, что найдутся люди, которые профинансируют строительство железнодорожной линии Карс (Турция) – Ахалкалаки (Грузия). А это означает, что нас загоняют в тупик. Сегодня Турция прекрасно понимает, что для выхода в Азербайджан ей нужно обойти Армению. [Линия] Карс-Ахалкалаки позволит Турции связаться с Азербайджаном по железной дороге транзитом через Грузию. Это тоже сильный аргумент, чтобы эта дорога началась строиться. Поэтому для нас жизненно необходимо, чтобы железнодорожное сообщение с Турцией было открыто. И здесь мало открыть эту дорогу, необходимо также установить очень льготные условия на транзитные перевозки по нашей территории. В этом случае целесообразность строительства вышеупомянутого участка Карс-Ахалкалаки отпадает. Необходимо понимать: то, что может быть использовано сегодня, завтра не будет иметь никакого значения. Аналогичная ситуация с

железнодорожным сообщением Иран–Нахичевань–Армения–Азербайджан–Россия. Как известно, железнодорожная связь Иран–Россия сегодня отсутствует. В общем и целом, перспективы развития армянских коммуникаций при решении политических вопросов очень велики. Можно обеспечить огромный грузопоток, правда, не уверен, что наши дороги способны будут с этим справиться. Такая маленькая страна, как Грузия, в 2003 году переправила по своей железной дороге 16 млн. тонн груза. Это огромная цифра. Армения сделала очень правильно, что построила автомобильные дороги, но настало время серьезно подумать и о железнодорожном хозяйстве.

Какие, на ваш взгляд, перспективы сулит абхазская железная дорога?

Ну, здесь чисто политический вопрос – больше ничего. Дорога есть, она работает. С российской стороны до Сухуми ходят регулярные поезда. То есть никаких технических проблем нет. Это политические вопросы, для решения которых нужна политическая воля грузинского руководства.

Что дает Армении строительство Каджаранского тоннеля [тоннель через Каджаранский перевал, укорачивающий и упрощающий движение по автомобильной магистрали Армения–Иран – REGNUM]? Способно ли это внести некоторый баланс в объемы армянских грузоперевозок через Грузию и через Иран?

Нет. Баланса с Грузией не будет ни в коем случае. Стратегические грузы невозможно перевозить автотранспортом. Невозможно содержать страну на пшенице и бензине, завезенном автотранспортом. Себестоимость такого груза будет несравнимо выше, чем завезенного даже по существующим тарифам грузинской железной дороги. Во-вторых, что представляет собой Каджаранский тоннель? Он, несомненно, облегчит эту сложную дорогу высотой более 2000 метров. Именно такое значение для Армении и будет иметь этот тоннель - будет легче и дешевле ездить. Да, есть определенные виды грузов, которые доставляются из Армении в иранский порт Энзели и оттуда по Каспийскому морю в Астрахань. Здесь имеет значение и конечный пункт доставки. Страны ведут политику свободного рынка и неудивительно, что, к примеру, Махачкала старается сегодня развить свой порт. Из иранского порта Энзели вы попадаете в Дагестан очень быстро. То есть в самой России уже есть внутренняя конкуренция. Кстати, зимой, чтобы доплыть до Астрахани, надо пробивать путь ледоколом, в отличие от Махачкалы. Поэтому есть люди, которые реально вкладывают туда деньги и развивают это направление. Так что проект Север-Юг, о котором так много говорится, может пройти и чуть-чуть западнее. Проблем в этом нет, главное, что это в обход Азербайджана. Объективно, рано или поздно линии создаются сами. Наше дело - пользоваться ими и думать о реальных проектах. Сегодня руководство Понтийского порта объявило международный тендер на аренду причалов. Хотите иметь порт, пожалуйста, вот вам причалы.

Реально ли построить прямую железную дорогу Армения–Иран?

Такое было под силу только такой стране, как Советский Союз, но даже он альтернативы Нахичевани не увидел. В ближайшем будущем таких перспектив я не вижу.

Насколько, на Ваш взгляд, реально осуществление проекта железнодорожной паромной переправы "Порт Кавказ"?

Еще в то время, когда премьер-министром Армении был Арам Саркисян [1999–2000 – REGNUM], он лично попросил нас изучить и высказаться по этому поводу и подготовить серьезный доклад. Я и мой коллега поехали в Новороссийск. Был собран огромный материал, подготовленный ведущими специалистами, строившими и строящими порт Новороссийск, занятыми в области управления судоходными компаниями, начальниками портов и т. д. Материалы были не просто бумажные, большинство обсуждений были записаны на видеопленку. Говоря коротко, строительство паромной переправы в том понимании, которое мы имеем и которое необходимо для переправки серьезных грузов, - просто авантюризм. Чтобы построить в порту "Кавказ" паромную переправу, где могут работать суда, перевозящие железнодорожные вагоны, необходимо такое количество денег, которые Армении могут лишь присниться. Некоторые наши политические лидеры и экономисты заявляли, что всего для этого понадобится \$5 млн. Я вам только одно скажу, что по предварительным минимальным подсчетам \$250 млн. для этой программы - мало. Когда речь идет о судах с осадкой как минимум в 9 метров (а там максимальная глубина 4 метра), то, вы понимаете, о каких дноуглубительных работах идет речь. Не надо забывать, где находится порт "Кавказ" - это прямо на Керченском проливе - самое узкое место между Россией и Украиной. Если это пролив, то там большие течения, то есть будет заносить. Здесь налицо большие технические проблемы. При этом, учитывая тот факт, что практически все страны черноморского бассейна имеют возможность обрабатывать большегрузные суда и таким образом связываться железнодорожным транспортом с соседними странами, а Россия такой возможности лишена, то ее желание построить переправу именно в порту "Кавказ" вполне понятно. В пользу

порта "Кавказ" говорят еще два аргумента. В первую очередь, в сторону порта "Кавказ" Россия построила очень хорошую железнодорожную ветвь. Совершенно обратная картина в порту Новороссийск. Пропускная способность железной дороги Новороссийска очень ограничена. Там одна линия через один тоннель. Я недавно прочитал, что Россия намерена пробивать новый тоннель, и тогда пропускная способность увеличится. Не исключено, что накопительные базы будут созданы в отдалении от Новороссийска. Так можно найти решение каких-то технических вопросов. А просто создать переправу – это глупость.

Если обобщить сказанное, то выходит, что очень удобная своим географическим расположением Грузия является наиболее приемлемым для TRACECA маршрутом, и Россия не в состоянии предложить альтернативные маршруты?

Ну, вы сгустили краски. Россия, конечно, может конкурировать с линией TRACECA, и она конкурирует вполне серьезно. Все-таки, грузоперевозки не обусловлены исключительно поставками через паром. Речь идет и о контейнерных перевозках, о навалочных и наливных грузах. Следовательно, позиция России слаба в паромных переправах, но возможности по обработке других грузов достаточно солидные. Сегодня тарифная политика российской железной дороги настолько умно просчитана, что груз можно вывезти через Среднюю Азию аж в Санкт-Петербург и оттуда уже судами доставлять в Европу. И сегодня это работающая и выдерживающая конкуренцию система.