

"Запад-Восток" против "Север-Юг"

http://www.iran.ru/rus/news_iran.php?act=news_by_id&news_id=9883

Единственная проблема в стратегическом партнерстве России и Армении, в частности, в торгово-экономических взаимоотношениях двух стран, - это проблема отсутствия непосредственного транспортного сообщения между Россией и Арменией. Осуществляемый грузооборот через территорию Грузии противоречит торгово-экономическим интересам двух стран и затормаживает дальнейшее развитие этих отношений. Проблема проводимой грузинскими властями политики в отношении российско-армянских грузоперевозок и разблокирования грузино-абхазской железной дороги в последнее время стала в центре внимания руководства России.

Известно, что в 1994 году была предпринята попытка разблокирования абхазской железной дороги перекрытой с 1992 года из-за вспыхнувшего грузино-абхазского конфликта, и было заключено соглашение о восстановлении дороги, в соответствии с которым 30% расходов брала на себя Россия, 40% - Грузия, 30% - Армения.

Поскольку соглашение осталось на бумаге, в настоящее время составы из Армении в Россию вынуждены следовать в черноморские порты Поти и Батуми, далее паромом в украинский порт Ильичевск и по территории Украины в Россию. Подобный маршрут в сложившейся геополитической обстановке в регионе (при закрытости границ Армении с Турцией и Азербайджаном) является безальтернативным, и, вследствие этого, дорогим, поскольку Грузия пользуется монопольной ситуацией своей железной дороги. Кроме того, немалые транспортные издержки требуются и на паромную переправу по Черному морю и транзит через территорию Украины. Однако рассматривать бездействие грузино-абхазской железной дороги только в свете российско-армянских торгово-экономических отношений было бы односторонним подходом к этой проблеме. Интересы России, связанные с проблемой абхазской железной дороги, более широки, и посредством геополитических игр с Западом в регионе Южного Кавказа преследуются цели получения транспортных коридоров на евразийском перекрестке.

ПЕРВЫЙ МЕСЯЦ 2003 ГОДА ознаменовался активизацией политической ситуации вокруг Абхазии, и прямые или косвенные события и заявления, касающиеся этой непризнанной кавказской республики, если и не стали доминировать в российско-грузинских отношениях, то чередуются и форсируются наравне с темой чеченских боевиков в Грузии. Так, за несколько дней до начала неформального Саммита глав государств СНГ в Киеве 24 января в Москву прибыла спикер грузинского парламента Нино Бурджанадзе, при встрече с которой вице-премьер РФ Виктор Христенко предложил восстановить Причерноморскую железную дорогу, соединяющую Россию, Абхазию, Грузию и Армению. Однако о реакции грузинской стороны на это сообщается только то, что последняя выразила озабоченность по поводу пуска электрички Сочи-Сухуми. До приезда в Москву Нино Бурджанадзе недовольство фактом задействования этого маршрута выразил и президент Грузии Эдуард Шеварднадзе, который в традиционном радиоинтервью от 20 января отметил, что Тбилиси не возражает против открытия железнодорожного сообщения между Сочи и Сухуми, но при условии возвращения беженцев в Абхазию. Требуемый Эдуардом Шеварднадзе компромисс - возвращение грузинских беженцев в Абхазию взамен на возобновление ж/д сообщения Сочи-Сухуми - явно неадекватен, поскольку возвращение грузинских беженцев в Абхазию возможно лишь в случае обеспечения их безопасности, которую будут осуществлять либо грузинские вооруженные силы, либо международные миротворцы, либо и те и другие вместе. А это означает фактический переход Абхазии под контроль Грузии, за что президент Шеварднадзе должен был, как минимум, задействовать ж/д сообщение Сочи-Тбилиси-Ереван. Однако, такое развитие событий не в интересах союзников Грузии на Западе, и Эдуард Шеварднадзе не пойдет на этот шаг даже в случае признания Абхазией верховной власти Тбилиси в республике и возвращении грузинских беженцев в Абхазию под ручку грузинских, натовских или каких-либо иных сил. Иными словами Эдуард Шеварднадзе будет блокировать любые предложения России о восстановлении грузино-абхазской железной дороги и в случае сохранения

государственных интересов Грузии.

ЗА НЕСКОЛЬКО ДНЕЙ ДО САММИТА В КИЕВЕ при невыясненных пока обстоятельствах взорвались основной и запасной газопроводы из России в Закавказье, вследствие чего Грузия оказалась в глубоком энергетическом кризисе и запросила у России дополнительных поставок электроэнергии. Случайным ли был выход из строя одновременно двух газопроводов непосредственно перед началом работы киевского Саммита следствие пока не установило. Тем не менее, в Грузии в очередной раз "вспомнили" о своей глобальной зависимости от российских энергоресурсов. Вспомнили и крепко призадумались перед Саммитом о российском газе и электроэнергии, об электроэнергии из Армении, получаемой на российском газе и ядерном топливе, о бакинском мазуте, которому больше не гореть на "раскулаченной" Тбилисской ГРЭС.

В ХОДЕ НЕФОРМАЛЬНОГО САММИТА ГЛАВ СТРАН СНГ В КИЕВЕ президент России Владимир Путин, высказываясь по поводу возобновления железнодорожного сообщения между Россией и Грузией отметил, что этот факт несомненно, соответствовал бы интересам не только Российской Федерации, но и Армении, и простых граждан Грузии. Однако, по мнению президента России, неурегулированность грузино-абхазского конфликта является для грузинских властей только поводом для блокирования решения этого вопроса и реальные причины этого более глубокие. "Они связаны с незаинтересованностью Грузии и стоящих за ней сил в усилении экономического, а значит, и политического влияния России в Закавказье", - заявил Владимир Путин. Таким образом, высшее руководство России впервые прямо обвинило грузинские власти в преднамеренном блокировании российских интересов в Закавказье посредством абхазской железной дороги. Как известно, политическая составляющая программы Евросоюза TRACEKA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), ключевым участником которого в Южнокавказском регионе является Грузия, - налаживание транспортных коридоров из Европы в Азию в обход России и, таким образом, ослабление политических позиций последней в Закавказье. Что политическая составляющая TRACEKA в большинстве случаев доминирует над экономической говорит и идея транспортировки каспийской нефти посредством намечаемого трубопровода Баку-Тбилиси-Джейхан. Посол Грузии в России Зураб Абашидзе в интервью "Российской газете" утверждает, что "маршрут Баку-Тбилиси-Джейхан действительно кратчайший, так уж география распорядилась". Глубокие географические познания посла Грузии в России вызывают сомнения в свете того факта, что инвесторы проекта Баку-Тбилиси-Джейхан, которые преследуют экономическую выгоду по той простой причине, что являются бизнес-компаниями, не спешат вкладывать в проект деньги.

На саммитовские заявления Владимира Путина последовал ответный шаг грузинской стороны, посол которой в ООН Реваз Адамия обвинил Россию в аннексии Абхазии, несмотря на то, что Москва заявляет, что пытается, как член СБ ООН, выступить посредником в решении спора Грузии и Абхазии. В частности, как сообщает Газета.Ру, грузинский дипломат заявил журналистам, что в Абхазии получают "массированную военную и политическую поддержку" со стороны Москвы. Кроме того, не удовлетворившись обвинениями только в адрес российского руководства, Адамия обвинил СБ ООН в том, что Совет допустил подобные действия со стороны России, и призвал его "разрешить ситуацию и взять на себя управление мирным процессом" в Абхазии. 31 января на заседании Совета Безопасности ООН было решено в течение ближайших недель изучить ситуацию в Абхазии и вокруг нее, в частности - справедливость претензий Грузии в отношении Российской Федерации по поводу возобновления железнодорожного сообщения Сочи-Сухуми, а также возможности возвращения абхазских беженцев в Гальский район параллельно с открытием железнодорожного сообщения Абхазия-Армения.

ОДНОВРЕМЕННО с повышением интереса в России к Абхазии в Армении всплывает тема альтернативного грузинскому транзитного маршрута из Армении в Россию через Иран и Каспий, что является фактическим присоединением Армении к российско-иранскому транспортному проекту Север-Юг. В настоящее время в рамках Север-Юга Россией и Ираном активно осваивается

каспийский участок и, в частности, иранский порт Энзели на Каспии и паромный порт Оля близ Астрахани. Однако участие Армении в этом проекте не может иметь стратегического характера, и играет роль лишь постольку, поскольку перевозки по грузинской территории сопряжены с определенными трудностями. Исполнительный директор международной экспедиторской компании "Апавен" Гагик Агаджанян утверждает, что никакие альтернативные автотранспортные пути - будь то через Иран и Каспий или через любое третье государство - не заменят эффективности железнодорожных сообщений. Кроме того, автотрасса из Еревана до иранского порта Энзели, протяженностью 1250 км, довольно труднопроходима из-за большого количества высокогорных перевалов даже летом. Несколько облегчит этот путь намечаемое строительство в Армении совместно с иранской стороной туннеля под Каджаранским перевалом (выс. 2500 метров).

С ОКОНЧАНИЕМ САММИТА В КИЕВЕ совпал приезд мэра Москвы Юрия Лужкова в Ереван, который сразу же по прибытии в аэропорт "Армения" заговорил о транспортных проблемах. "В Грузии занимаются "рвачеством" в отношении армянских грузоперевозчиков и осуществляемые в Грузии поборы и пошлины тормозят развитие армяно-российских торгово-экономических отношений. Это недопустимо", - отметил глава московской администрации. В тот же день, на пресс-конференции в Доме приемов правительства РА Юрий Лужков заявил, что намерен с армянской стороной обсудить перспективы освоения маршрута из Армении в Россию через Иран и Каспий. По мнению мэра Москвы, эта идея, кроме создания альтернативного грузинскому маршрута, заставит деловой и политический мир Грузии пересмотреть свое отношение к транзиту российских и армянских грузов по ее территории. Последнее и является истинной причиной заявлений Юрия Лужкова, поскольку грузинская железная дорога действительно является безальтернативной, и это понимают как в Грузии, так и в Армении и в России. Таким образом, заявление Юрия Лужкова об освоении персидско-каспийского маршрута для транзита российско-армянских грузов является политическим, поскольку наивно думать, что мэр Москвы не знает о технико-экономической несостоятельности последнего маршрута в отношении армянских грузоперевозок. О подобном транспортно-экономическом "шантаже" Грузии говорят не только в России, но и в Армении. В частности, кандидат в президенты Армении, председатель Центра стратегических инициатив "Перспектива", российский политолог Арам Карапетян в своих рассуждениях идет дальше и, раскрывая подтекст заявления мэра Москвы, утверждает, что при задействовании обходных Грузии транзитных путей, Грузия будет вынуждена пойти на уступки и разблокировать грузино-абхазское железнодорожное сообщение.

Таким образом, Россия за последний месяц активизировалась в Закавказском направлении своей внешней политики на всех возможных уровнях, используя как политические, так и экономические ресурсы. Однако отстаивать свои интересы в Закавказье России будет нелегко учитывая то обстоятельство, что Запад за постсоветские 12 лет прилагает огромные усилия для ослабления позиций России на Южном Кавказе, что особенно успешно удастся ей благодаря помощи "большого закавказского брата Запада" - президента Грузии Эдуарда Шеварднадзе. А открытие грузино-абхазской железной дороги, хотя выгодно и самой Грузии, однако сильно бьет по интересам Запада, поскольку транспортно-политическая программа Евросоюза TRACEKA или "Запад-Восток" при подобном развитии событий потеряет свою значимость.

Рубен Грдзенберг

Источник: Газета СНГ от 07.02.2003