

Железная дорога Карс - Ахалкалаки выгодна Азербайджану

даже больше, чем Турции и Грузии, утверждает представитель нашей страны в турецком железнодорожном ведомстве

Р.ОРУДЖЕВ

Недавно, как уже сообщалось в нашей газете, исполнительный директор крупнейшей армянской транспортно-экспедиторской компании "Апавен" Гагик Агаджанян заявил о том, что строительство железнодорожной линии из Турции в Азербайджан по территории Грузии приведет к тому, что Армения окажется в тупике. "Мы рискуем, что найдутся люди, которые профинансируют строительство железнодорожной линии Карс (Турция) - Ахалкалаки (Грузия). 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", - сказал Агаджанян.

При этом он предложил сыграть на опережение - открыть железнодорожное сообщение с Турцией, "установив льготные условия на транзитные перевозки по армянской территории. В этом случае целесообразность строительства вышеупомянутого участка Карс - Ахалкалаки отпадает".

Известно, что строительство линии Карс - Ахалкалаки преследует глобальные цели - так будет замкнута железнодорожная цепь, соединяющая между собой Дальний Восток и Западную Европу. В принципе этот проект был бы не нужен, если бы у Турции и Азербайджана не было принципиальных проблем с Арменией. Дело в том, что на сегодня существует вполне пригодная к эксплуатации железная дорога между Карсом и армянским городом Гюмри (бывший Ленинакан), которая ранее связывала между собой СССР и Турцию.

Однако время идет, необходимость прямого железнодорожного сообщения между Западом и Востоком сохраняется, и ждать, что Армения в ближайшее время откажется от своих притязаний в обмен на решение этого вопроса, не приходится.

В настоящее время в Баку находится представитель Азербайджана в Управлении государственных железных дорог Турции Надыр Магеррамов. Последние 8 лет он работал в Анкаре, и вскоре вновь должен отбыть в турецкую столицу. Магеррамов с самого начала возникновения идеи строительства железной дороги, связывающей Турцию, Грузию и Азербайджан, занимался этим вопросом с азербайджанской стороны. Ему принадлежит ряд предложений по разработке этого проекта.

В беседе с "Эхо" Магеррамов сообщил, что впервые эта идея была высказана на переговорах между Турцией и Грузией в 1992 году. "Начиная с 1993 года, я тогда работал замначальника Азербайджанской государственной железной дороги (АГЖД), мы вместе с высокопоставленными транспортниками Турции и Грузии практически ежегодно проводили совместные совещания, рабочие встречи, на которых рассматривались различные варианты прокладки железной дороги, подсчитывались возможные расходы.

- Какие были варианты, и выбран ли из них какой-то один окончательно?

- Могу сказать, что уже несколько лет, как мы окончательно утвердили проект прокладки по линии Карс - Ахалкалаки. С тех пор наши встречи сопряжены только с уточнением различных технических деталей будущего строительства. Дорога от Ахалкалаки до Тбилиси достаточно новая, она построена в 80-е годы. Но стараниями местных армян ей

нанесен определенный ущерб, там нужен некоторый ремонт и восстановление. А вообще еще в самом начале 90-х предполагалось построить железную дорогу между СССР и Турцией через реку Аракс в Нахчыване. Тогда возвели автомобильный мост, но до железной дороги дело так и не дошло, хотя компоненты для ее строительства были привезены в Нахчыван.

- Что было дальше?

- Уже в новых условиях мы вновь вернулись к этой теме. Со своей стороны я предложил рассмотреть шесть вариантов строительства:

- 1) Стамбул - Карс - Ахалкалаки - Тбилиси - Баку - переправа через Каспий - Туркменбаши - Ашгабат - Ташкент - Алматы - Дружба (граница с КНР) - протяженность дороги 6899 км;
- 2) Стамбул - Карс - Догуканы - Масис - Ереван - Бархударлы - Баку - Каспий, и далее по-прежнему маршруту - 6913 км;
- 3) Стамбул - Карс - Догуканы - Масис - Нахчыван - Джульфа - Баку, и далее по-прежнему - 6936 км;
- 4) Стамбул - переправа через озеро Ван - Капыкой - Тегеран - Мешхед - Саракс - Ташкент, и далее по-прежнему - 7286 км;
- 5) Стамбул - Карс - Ахалкалаки - Тбилиси - Баку - Каспий - Актау - Кандагач - Орск - Акмола - Дружба - 7115 км;
- 6) Этот вариант повторяет четвертый, только железная дорога здесь должна проходить по северу озера Ван - 7455 км.

Как видно, наиболее предпочтительным с экономической точки зрения, и с точки зрения протяженности является первый вариант маршрута. Он выгоден Азербайджану, и по нему предполагается возведение линии Карс-Ахалкалаки. Этот же вариант выгоден и всем государствам всего региона вплоть до Китая, исключая, конечно, Армению и Иран. Проектная протяженность Карс-Ахалкалаки составляет по территории Турции 92,5 км, а по Грузии - 32,5 км. Полная ее длина - 125 км, причем строительство должно проходить по равнинной местности, что тоже весьма удобно. Первоначально у турецкой и грузинской сторон были сомнения насчет строительства до Ахалкалаки, поскольку здесь компактно расселены армяне, рассматривался даже вариант прокладки до города Вале, который тоже связан железной дорогой с Тбилиси. Но Вале расположен значительно западнее, то есть дальше от Тбилиси, чем Ахалкалаки, и путь через него получается длиннее. В конце концов Э.Шеварднадзе успокоил турецких представителей, пообещав им держать под контролем ситуацию в Ахалкалаки, населенной преимущественно армянами.

В какую сумму должно обойтись строительство этой линии?

- Вопрос этот очень трудный и требует нового пересчета. К примеру, по состоянию на 1993 год, при курсе турецкой лиры в 30 000 за 1 доллар США, весь проект Карс-Ахалкалаки укладывался в сумму чуть меньшую 56 млн. 269 тыс. долларов. Но известно, что с тех пор значительно возросли цены на все компоненты, необходимые для прокладки дороги.

- Какова основная выгода от этого строительства Азербайджану?

Азербайджан и Грузия получают прямой выход на турецкие железные дороги. Немногим понятно, но именно железные дороги были и остаются основной транспортной системой мира. Во-первых, намного сократится движение автотранспорта, сейчас перевозка грузов между нами и Турцией осуществляется исключительно на крупногабаритном автотранспорте, "Камазы" и пр. Сколько тратится бензина и дизеля на это? Ведь автоперевозки намного дороже железнодорожных. Кроме того, самый большегрузный автомобиль может принять на борт самое большее половину того, что перевозит один вагон. А один вагон может перевозить 2 тонны 300 кг грузов. Ну и, конечно, эта связь имеет для Азербайджана стратегическое значение, с той точки зрения, что у нашего государства появится дополнительная маневренность. Это на случай военных действий. Кроме того, Азербайджан не должен вкладывать свои финансы в этот проект. А по нашей железной дороге возрастет грузооборот, и Каспийское пароходство тоже от этого выиграет. То есть именно нашей стране этот проект более выгоден, чем другим государствам. Турция же получит возможность через нас поставлять и получать грузы из России.

- Как вы смотрите на возможность принятия предложения Евросоюза об открытии железной дороги с Арменией в обмен на пять наших районов? Ведь тогда Армения может получать грузы из России через нас, а мы проезжать и перевозить грузы в Турцию через дорогу Гюмри - Карс.

- Да, действительно, в советский период Армения все грузы получала по нашей железной дороге. Но почему мы должны соглашаться на 5 районов, почему не настаивать на освобождении всех оккупированных территорий. Ведь и Турция сегодня заявляет, что пока не будет урегулирован армяно-азербайджанский конфликт она ни на какие уступки не пойдет. Недавно в этом смысле вновь выразился глава МИД Турции Абдулла Гюль. Они в этом вопросе очень принципиальны.

- Так почему, все-таки, за 12 лет обсуждений так и не удалось приступить непосредственно к работе?

- На сегодняшний день основной причиной задержки этой работы является финансово-экономическое положение Грузии, и Турции тоже. У сторон никаких проблем нет. Я знаю, что примерно два года назад Китай выражал заинтересованность турецкой стороне в участии в тендере на строительство этой дороги. Сам турецкий премьер Эрдоган говорил, что они крайне заинтересованы в этом. Эта страна находится в поиске. Они объявляли о скором начале тендера, потом в Турции поменялось несколько правительств, и это дело немного заглохло. Но сейчас, из заявлений нового руководства я чувствую, что интерес к проекту проявился с новой силой.

- Как будет выглядеть дорога?

- Вначале предполагалось строить две параллельные ветки. Но я убедил турецких и грузинских коллег, что на первых порах будет достаточно и одной ветки. Постепенно, конечно, может возникнуть необходимость и в прокладке второй ветки.

- Вы лично верите в то, что когда-нибудь этот проект будет реализован?

- Верю.