

НЕСМОТЯ НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ НЕОБОСНОВАННОСТЬ ПРОЕКТА Ж/Д КАРС-АХАЛКАЛАКИ, ОН МОЖЕТ БЫТЬ ПРЕТВОРЕН В ЖИЗНЬ, СЧИТАЕТ ЭКСПЕРТ

ЕРЕВАН. Несмотря на проблемность проекта строительства железной дороги Карс-Ахалкалаки нельзя скептически относиться к перспективе ее реализации. А строительство будет политическим поражением Армении, которая не сумела дипломатическим путем предотвратить ее и заставить Турцию разблокировать уже действующую железную дорогу. Об этом корреспонденту АРМИНФО заявил председатель Ассоциации армянских транспортников и экспедиторов Гагик Агаджанян.

Одновременно собеседник отметил, что строительство обходящей Армении ветки лоббируют не только три страны участницы - в ней заинтересованы все от Китая до Европы.

Комментируя техническую часть проекта, Г.Агаджанян отметил, как проблемность как самого строительства, так и эксплуатации магистрали. Так, если планируемая магистраль пролегает с севера на юг, то местность пересечена горными хребтами с запада на восток. Кроме того, определенная часть пути пролегает по высокогорному плато местами выше 2 тыс метров, не защищенному от ветров, что в зимний сезон означает ежедневные заносы путей. К примеру, высота Аджабадского перевала (Турция) составляет 2090 метра и закрыта с октября по май. Чтобы обеспечить бесперебойную работу магистрали, необходимы большие расходы, которые окупятся только при соответственной ее загрузке - как минимум в 150 вагонов в день. В то же время углы наклонов пути местами доходят до критической нормы. К примеру, на отрезке, которую планируется модернизировать, два электровоза в советское время <тянули> лишь 4-5 товарных вагонов. Однако у современных машин больше возможностей. <Таким образом, проект в целом не невозможен, он просто экономически не выгоден. Если учитывать практику, а именно реализацию политических проектов, направленных на изоляцию Армении, то неэффективность ж/д Карс-Ахалкалаки не остановит его планировщиков>, - отметил собеседник.

Что касается стоимости проекта, то у Г.Агаджаняна по этому вопросу собственное мнение. Так, стоимость в \$400 млн он считает нереальной, направленной на дезинформацию потенциальных инвесторов и привлечение средств на начало строительства любыми способами. По оценке Г.Агаджаняна, строительство обойдется в \$800 млн, если не больше, и займет от 3 до 4 лет.

Если же учесть, что придется построить до 130 километров новой и модернизировать до 70 старой, то даже при учете протяженности новой ветки в 200 километров на километр приходится \$4 млн. Эта цифра сама по себе говорит о сложности строительства. <Не случайно Царская Россия построила в свое время Карс-Гюмри, а не Карс-Ахалкалаки>, - заключил собеседник.

Напомним, что Турция, Грузия и Азербайджан уже заключили договор о строительстве железнодорожной магистрали Карс-Ахалкалаки-Тбилиси, согласно которому новая ветка полностью заменит собой недействующую железнодорожную линию Карс- Гюмри-Тбилиси. Официальный Ереван выступает против этого проекта.