

НА ПОСТСОВЕТСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

**ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ
НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ:
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОЙНЫ**

© 2017 г. В. Давтян

ДАВТЯН Ваге Самвелович, кандидат политических наук, доцент.

*Российско-Армянский университет (РАУ), Республика Армения, 0051 Ереван, ул. Овсена Эмина, 123
(vahedavtyan@yandex.ru).*

Статья поступила в редакцию 11.01.2017.

Рассматривается транспортно-логистическая ситуация на Южном Кавказе, прежде всего путем оценки современного состояния и перспектив развития железнодорожных систем Армении, Грузии, Абхазии и Азербайджана в контексте их вовлечения в два крупномасштабных инфраструктурных проекта – транспортные коридоры TRASECA и “Север–Юг”. Эти важные международные проекты способны стать интеграционной платформой региона. Однако сохранение военно-политических и этнонациональных конфликтов продолжает ограничивать возможности экономической реинтеграции стран Южного Кавказа.

Ключевые слова: Южный Кавказ, геополитика, транспорт, логистика, железные дороги, TRASECA, МТК “Север–Юг”, региональные конфликты, Россия.

DOI: 10.20542/0131-2227-2017-61-7-93-100

Южный Кавказ, обладающий значительным, однако не полностью используемым транзитным потенциалом, находится в фокусе геополитических и геоэкономических интересов ключевых акторов международных отношений. Значение транспортных коммуникаций как технологической составляющей геополитического влияния отмечал еще Х. Маккиндер [1, сс. 317–318]. Транспорт является инструментом не только внутривнутрипространственного развития отдельных стран и регионов, но и контроля над глобальными экономическими процессами. Свидетельством тому является разработка проектов международных транспортных коридоров (МТК), прежде всего МТК “Север–Юг” (Средний Восток – Балтийский регион) и конкурирующего с ним проекта *TRASECA* (Европа–Кавказ–Азия), призванного возродить Великий Шелковый путь (ВШП). Рассмотрим перспективы реализации этих проектов с точки зрения возможностей существующих железнодорожных систем государств Южного Кавказа и проблем их транспортно-логистической интеграции.

ПРЕДПОСЫЛКИ

Изначально железная дорога на Южном Кавказе прокладывалась в XIX в. вдоль западного берега Каспийского моря. Второй путь по побережью Черного моря был построен значительно позже – в 1942 г.

Во времена Советского Союза Закавказская железная дорога включала в себя стальные магистрали Грузии, Абхазии и Армении и в отдельные периоды (преимущественно в 1960-е годы) – Азербайджана. Массовая электрификация железных дорог Южного Кавказа началась с грузинского участка Хашури–Зестафони (63 км), а к 1990 г. железные дороги Грузии и Абхазии были полностью электрифицированы. В Армении же вследствие распада СССР и военных действий в Нагорном Карабахе два участка остались неэлектрифицированными [2, с. 62].

Вместе с распадом СССР была развалена также региональная железнодорожная сеть. Железнодорожники постсоветских стран, в частности Грузии, Армении и Азербайджана, встали перед необходимостью адаптации к новым экономическим реалиям, выработки собственной тарифной политики и проведения новой маркетинговой политики. Они столкнулись также с комплексом проблем геополитического характера. Региональные военно-политические противоречия и конфликты крайне негативно повлияли на функционирование железных дорог республик Южного Кавказа:

1. Конфликт в Нагорном Карабахе: прекращение движения поездов на участке Ереван–Джультфа–Мегри–Миндживан–Баку.

2. Замораживание армяно-турецких отношений с последующим закрытием межгосударственной

границы: прекращение движения поездов на участке Баку–Тбилиси–Гюмри–Карс.

3. Грузино-абхазский конфликт: прекращение движения поездов на участке Сочи–Сухуми–Тбилиси–Ереван.

4. Конфликт между Грузией и Южной Осетией: прекращение движения поездов на участке Гори–Цхинвали.

Железнодорожное сообщение между республиками практически парализовано. Конечно, существуют некоторые альтернативные маршруты, призванные в сложившихся сложных условиях обеспечивать транспортный процесс. Однако большинство из них сводятся к интермодальным схемам с подключением морских и автомобильных перевозок, что негативно сказывается на себестоимости самих перевозок и, как следствие, перевозимых грузов.

АРМЕНИЯ В БЛОКАДЕ: ПУТИ ПРЕОДОЛЕНИЯ

С экономической и логистической точек зрения железнодорожная система Армении сегодня малопривлекательна. Главная тому причина – транспортная блокада, в которой оказалась республика в начале 90-х годов прошлого века вследствие закрытия армяно-турецкой границы и военного конфликта в Нагорном Карабахе. Транспортная система Армении фактически отрезана от внешнего мира, что лишает ее возможности реализации своего транзитного потенциала.

На железной дороге Армении имеются всего четыре стыковые станции: Айрум–Садахло (Грузия), Ахурян–Догучапи (Турция), Ерасх–Велидаг (Азербайджан) и Иджеван–Бархударли (Азербайджан). Из них лишь первая (Айрум–Садахло) находится в эксплуатации. Следовательно, грузинское направление является для Армении, не имеющей выхода к морю, стратегически важным. От его функционирования зависят многие аспекты экономической и в целом национальной безопасности страны.

Однако транзит через Грузию сопряжен с множеством проблем, главная из которых связана с тарифным регулированием. По территории Грузии Армения может осуществлять перевозку грузов в третьи страны (и в обратном направлении) через грузинские порты Поти и Батуми (действует также автомобильное сообщение через перевал Казбеги в РФ), что не всегда экономически выгодно и отражается на конечной стоимости перевозимого груза, а следовательно, на его конкурентоспособности. Транспортировка грузов из любой страны в порт Поти обходится намного дешевле, чем из Поти в Ереван.

Если взять за основу контейнерные перевозки, то перевозка одного контейнера, например, из Китая в Поти обходится в 700–800 долл., тогда как только из Поти до Тбилиси – 900 долл. [2, с. 98]. Аналогичные по размеру тарифы формируются также во время железнодорожных перевозок внутри самой Армении. Их неподъемная стоимость обуславливает постоянный спад объемов перевозимых грузов как внутри республики, так и в экспортно-импортных операциях. Только за 2015 г. объем железнодорожных грузоперевозок сократился на 19%¹.

С целью модернизации железнодорожного транспорта правительство Армении в 2007 г. приняло решение о проведении тендера на концессионное управление железнодорожной системой республики. Изначально заинтересованность в тендере выразили ряд иностранных транспортных компаний. Однако первый этап конкурса прошли лишь индийская компания *Rail India Technical and Economic Services (RITES)* и ОАО “Российские железные дороги” (ОАО “РЖД”). Затем индийская компания заявила о выходе из конкурса, вследствие чего ОАО “РЖД” осталось единственным претендентом на концессию².

В феврале 2008 г. был подписан концессионный договор о передаче системы железнодорожного транспорта республики в управление ЗАО “Южно-Кавказская железная дорога” (100%-ное дочернее предприятие ОАО “РЖД”). Согласно ему, срок концессионного управления – 30 лет с правом пролонгации еще на 10 лет после первых 20 лет работы. [3, с. 574]. В качестве главных задач новоиспеченная компания объявила о модернизации инфраструктуры железной дороги Армении, развитии сотрудничества с сопредельными государствами, внутриреспубликанского и международного пассажирского и грузового сообщения. Инвестиции, осуществляемые компанией, были определены в размере 572 млн долл. с инвестиционными обязательствами в размере 220 млн долл. в течение первых пяти лет. Российской компании было передано более 2 тыс. грузовых и 58 пассажирских вагонов, 85 локомотивов и 30 секций электропоездов³.

До сих пор концессионное управление железнодорожной системой Армении рассматривается

¹См.: *Концессионер ЮКЖД в 2015 г. полностью выполнил свои обязательства*. Available at: http://arka.am/ru/news/economy/kontsessioner_yukzhd_v_2015_godu_polnostyu_vypolnil_svoi_obyazatelstva_zamministra (accessed 12.12.2016).

²См.: *РЖД осталась без соперника*. Available at: <http://www.vedomosti.ru/library/articles/2007/12/06/rzhd-ostalas-bez-sopernika> (accessed 12.12.2016).

³См.: *Официальный сайт ОАО “РЖД”*. Available at: www.rzd.ru (accessed 12.12.2016).

преимущественно в политическом контексте. Последнее вполне очевидно, так как в течение первых лет концессии, а также по сей день железная дорога Армении так и не вышла на безубыточный уровень, а бизнес-модель ее функционирования не предполагает агрессивного маркетинга и повышения конкурентоспособности по сравнению с автомобильным транспортом. Более того, если полная протяженность железнодорожных путей Армении составляет 1328 км, то их эксплуатационная длина сегодня едва ли доходит до 700 км, что также обусловлено блокадой и регулярным спадом объемов грузоперевозок.

Что касается парка грузовых вагонов, то за годы концессионного управления он был значительно сокращен по тем же причинам. По-прежнему не решены вопросы тарифного регулирования, которые с самого начала концессионной деятельности стали чуть ли не самой болевой точкой железнодорожной отрасли республики. Тарифная политика, применяемая в сфере грузовых перевозок, оказалась неотъемлемой частью некоторых политических процессов, происходящих в регионе. Так, передача армянской железной дороги в управление ОАО «РЖД» сразу повлекла за собой отмену скидки в размере 17% на перевозку армянских грузов по территории Грузии, в то время как на транзитные перевозки азербайджанских грузов скидка доходила до 50% [4].

Рассматривая возможности выхода Армении из транспортной блокады, отметим, что, хотя республика является участницей программы *TRASECA*, в отличие от соседей ей отводится весьма пассивная роль в этом проекте. В качестве основных узлов для распределения транспортных потоков южнокавказского коридора рассматриваются порты Черного и Каспийского морей: Поти и Батуми (Грузия) – к Восточной и Центральной Европе через порты европейских стран Черноморского бассейна и Средиземного моря; Баку (Азербайджан) – к Центральной и Дальневосточной Азии через порты Актау (Казахстан) и Туркменбаши (Туркменистан) [5, с. 45]. Сохранение блокады Армении в значительной мере подрывает экономическую целесообразность проекта *TRASECA*, так как самый короткий выход из Европы к Индийскому океану остается в стороне. Речь идет о маршруте Поти (Грузия)–Мегри (Армения)–Бендер-Аббас (Иран).

Армения рассматривает также возможность интеграции в МТК «Север–Юг», активно поддерживаемый Россией. Он приобретает особую актуальность в связи с развитием армяно-иранских отношений. В случае реализации проекта строительства железной дороги, связывающей Сюникскую область (Южная Армения) с пограничным иранским Тебризом, Армения обеспечит себе доступ к портам

Персидского залива, а также к паромному комплексу Энзели–Астрахань [6, с. 167].

Невзирая на массу проблем, в частности убыточность хозяйственной деятельности, концессионер в лице ОАО «РЖД» продолжает выполнять свои инвестиционные обязательства, что создает основу для восприятия железнодорожной политики России в Армении исключительно в геополитическом ключе. Само название компании-концессионера – Южно-Кавказская железная дорога – изначально вызвало в регионе ряд неоднозначных комментариев, большинство из которых сводились к приписыванию России некоего большого геополитического плана по объединению железнодорожных систем региона в единый транспортный холдинг и установлению контроля над стратегическими артериями Южного Кавказа.

Последнее сегодня вызывает скепсис, однако на момент принятия решения об участии в тендере на концессию и даже значительно позже некоторые представители российской политической элиты и СМИ демонстрировали заинтересованность в реализации проекта Транскавказской железной дороги (Россия–Абхазия–Грузия–Армения), что в свою очередь предполагало приобретение железных дорог Грузии со стороны России. Что касается железной дороги Абхазии, то она была передана в управление ОАО «РЖД» в 2009 г. Таким образом, активная фаза «железнодорожной дипломатии» России на Южном Кавказе выпала на 2007–2009 гг. и в ее эпицентре была прежде всего Армения.

ГРУЗИЯ – ТРАНСПОРТНЫЙ ПЕРЕКРЕСТОК ЮЖНОГО КАВКАЗА

Благодаря выгодному географическому расположению и большим транзитным возможностям Грузия продолжает оставаться в центре основных геополитических процессов, происходящих на Южном Кавказе. Республика имеет прямой выход к Черному морю, а также активно использует железнодорожное сообщение с сопредельными странами – Азербайджаном, Турцией и Арменией. Последние в свою очередь, вне зависимости от политической конъюнктуры, рассматривают Грузию в качестве своего естественного партнера, играющего ключевую коммуникационную роль в регионе. Ее значимость как транспортного игрока была признана уже в начале 90-х годов, когда страна стала позиционироваться как стратегически важный элемент проекта *TRASECA*.

Впервые с предложением использовать транспортные возможности Грузии для его реализации выступил тогда еще министр иностранных дел

СССР, а в дальнейшем президент Грузии Э. Шеварднадзе, когда в 1990 г. на проходившей во Владивостоке конференции “Азиатско-Тихоокеанский рынок: диалог, мир, сотрудничество” впервые была озвучена идея создания международного коридора [7, с. 271].

После развала СССР Грузия стала не только активным участником *TRASECA*, но также важным участником реализации ряда крупных энерготранспортных проектов, таких как нефтепровод Баку–Тбилиси–Джейхан, газопровод Баку–Тбилиси–Эрзерум, нефтепровод Баку–Супса, законсервированный проект *Nabucco*, что отразилось и на ее внешнеполитическом курсе. Сегодня Грузия рассматривается как важный коридор по транспортировке каспийской нефти, для чего имеется необходимая инфраструктура. Достаточно отметить нефтяной терминал в Кулеви, являющийся собственностью Азербайджанской государственной нефтяной компании и предназначенный для перевалки на морской транспорт нефти и нефтепродуктов, поступающих по железной дороге из Казахстана, Туркменистана и Азербайджана. Другим важным инфраструктурным объектом в данном контексте является порт Супса, находящийся недалеко от Поти и специализирующийся на перевалке нефти, поступающей по нефтепроводу Баку–Супса.

В сложившихся условиях российская сторона вынуждена искать пути сохранения своих транспортно-логистических позиций в регионе. ОАО “РЖД”, уже обладая контролем над железными дорогами Армении и Абхазии, не скрывает свою заинтересованность в приобретении либо установлении иных форм контроля над железнодорожной системой Грузии с последующим созданием единой железнодорожной сети на Южном Кавказе. До обострения противостояния между Россией и Грузией, достигшего своего апогея в 2008 г., на повестке двусторонних отношений стоял вопрос создания совместного консорциума и привлечения российских инвестиций для восстановления инфраструктуры и возобновления движения поездов по маршруту Сухуми–Самтредиа–Тбилиси–Ереван [2, с. 73].

Также в доконфликтный период активно развивалось сотрудничество в области морского сообщения. В частности, помимо использования действующих паромных переправ (Поти–Кавказ, Поти–Новороссийск и др.) планировалось осуществление программы модернизации судоходной линии Поти–Новороссийск–Бургас, а также формирование новых линий с учетом загрузки российской и грузинской транспортных инфраструктур. Наряду с этим рассматривались перспективы сотрудничества в рамках Организации Черноморского

экономического сотрудничества (ОЧЭС) и проекта Черноморского Панъевропейского транспортного ареала (ПЕТРА) [8, с. 156].

Начиная с середины 90-х годов и по сей день Турция и страны ЕС, преследуя свои прагматичные геостратегические цели, принимают непосредственное участие в модернизации транспортной системы Грузии. В настоящее время в Грузии реализуются следующие значимые железнодорожные проекты:

- строительство железной дороги Баку–Тбилиси–Ахалкалаки–Карс (БТАК) с возможным продолжением до Нахичевани;

- модернизация железнодорожной магистрали Батуми–Тбилиси;

- строительство обьездной железной дороги вокруг Тбилиси.

Если модернизация трассы Батуми–Тбилиси и строительство обходной линии в основном имеют внутреннее значение (правда, с некоторой внешней инвестиционной составляющей), то строительство магистрали Баку–Тбилиси–Ахалкалаки–Карс стоимостью до 1 млрд долл. – проект, имеющий геополитическое значение. Его главная задача – использование грузинского коридора с целью налаживания устойчивых транспортных коммуникаций между Турцией и Азербайджаном. В качестве логического продолжения стороны рассматривают восстановление движения на линии Карс–Нахичевань, что может создать полноценное транспортное кольцо в обход Армении и еще более усугубить транспортную блокаду последней.

Проект БТАК противоречит также транспортным интересам Ирана и России. Иран, как известно, контролирует железнодорожные связи Турции с Азербайджаном и странами Центральной Азии, устанавливая высокие пошлины и тарифы на транзит. Что касается РФ, то она, будучи концессионером железной дороги Армении, заинтересована в возобновлении движения поездов на уже существующем, однако законсервированном по политическим причинам участке Гюмри (Армения)–Карс. Об этом свидетельствует решение российской стороны построить Международный логистический центр (МЛЦ) на станции Ахурян (армяно-турецкая граница) сразу после подписания “цюрихских протоколов” о восстановлении дипломатических отношений между Арменией и Турцией. Однако переговорный процесс зашел в тупик, а сами протоколы не ратифицированы парламентами сторон [9].

Другой, не менее важной проблемой политического характера, препятствующей реализации проекта БТАК, является то, что армянское население составляет большинство (до 65%) в грузинском

районе Самцхе-Джавакх, к которому относится также Ахалкалаки [10, с. 32]. В частности, армянская диаспора опасается проникновения в регион этнических турок и усиления транспортной блокады Армении, в результате чего армянскому лобби в США удалось в 2006 г. создать почву для принятия решения комитетом по финансовым вопросам Палаты представителей конгресса о запрете участия американского бизнеса в реализации проекта БТАК⁴.

Предполагается, что на начальном этапе эксплуатации объем перевозок на железной дороге БТАК, рассматриваемой сегодня в контексте реализации проекта *TRASECA*, составит порядка 1–1.2 млн пассажиров и 5–6.5 млн т грузов в год, а к 2034 г. при продлении маршрутов до Китая и Европы может составить 3–7.8 млн пассажиров и 15–21.5 млн т грузов в год [2, с. 80].

Главной заинтересованной стороной в проекте БТАК продолжает оставаться Азербайджан, стремящийся к максимальной диверсификации своих транспортных коммуникаций. При этом строительство новой железной дороги чревато некоторыми рисками для Грузии. В частности, речь идет о возможном снижении роли грузинских портов Поти и Батуми.

АБХАЗИЯ: В ОКОВАХ ГЕОПОЛИТИКИ

Проблемы функционирования железной дороги Абхазии преимущественно связаны с политическими противоречиями в регионе Южного Кавказа. Как и проект БТАК, открытие абхазского участка для возобновления движения поездов между Россией и Арменией (Сочи–Сухуми–Тбилиси–Ереван) наталкивается на несовпадение региональных интересов отдельных стран, в частности Турции и Азербайджана. Более того, полноценная интеграция Абхазии в железнодорожные сети Южного Кавказа в целом противоречит идее реализации *TRASECA*. В свою очередь, начиная с 2000-х годов, Россия предпринимает шаги, направленные на повышение роли железнодорожной системы республики в регионе. Некоторые из этих шагов увенчались успехом, однако весь потенциал Абхазской железной дороги в настоящее время не используется.

При СССР железная дорога Абхазии входила в состав “Закавказской железной дороги” и именовалась “Черноморской линией”. В 1992 г. в результате военного столкновения между Абхазией и Грузией был разрушен железнодорожный мост через реку

Ингури, было полностью парализовано движение поездов на участке Сухуми–Ингури, вследствие чего железнодорожная система Абхазии превратилась в тупиковую [11, с. 16].

Для Абхазии, пребывавшей до 2008 г. в статусе непризнанного государства, было крайне сложно и экономически нецелесообразно развивать железнодорожную инфраструктуру. Прекращение сообщения с соседней Грузией и нерегулярность грузоперевозок в сторону российской границы (участок Ткварчели – река Псоу) не давали возможности налаживания экспортно-импортных операций со странами региона. Признание независимости Абхазии со стороны России, а также Никарагуа, Венесуэлы и Науру, создало политические предпосылки для развития и частичной реинтеграции ее железной дороги в региональную транспортную инфраструктуру. При этом еще задолго до указанного конфликта – в 2002 г. – по маршруту Сочи–Сухуми начал курсировать электропоезд. В 2004 г. было налажено движение пассажирских поездов по маршруту Москва–Сухуми. Следует также обратить внимание на то, что в 2003 г. президенты России и Грузии В. Путин и Э. Шеварднадзе достигли договоренности о синхронизации возвращения беженцев и восстановлении железнодорожного сообщения. Однако охлаждение отношений между Россией и Грузией замедлило процесс [1, с. 319].

В сложившихся реалиях железные дороги Абхазии фактически пришли в состояние полной изношенности и непригодности для эксплуатации. В начале 2000-х годов состояние некоторых путей позволяло двигаться поездам со скоростью всего 5 км/ч. Весь подвижной состав был крайне изношен, сигнализация и светофоры находились в нерабочем состоянии, координация движения осуществлялась через сотовую связь, а большинство вокзалов были заброшены и частично разрушены⁵.

В 2008 г. в Абхазию вошли подразделения российских железнодорожных войск (400 военнослужащих) с целью восстановления инфраструктуры на линии Сухуми–Очамчира, а также ремонта мостов и других сооружений. Эксплуатационные показатели железной дороги были значительно повышены, что позволило активизировать грузовое и пассажирское движение между Абхазией и Россией. Пропускная способность железной дороги достигла 10 пар поездов в сутки, максимальная скорость грузовых поездов повышена до 60 км/ч, пассажирских – до 80 км/ч. В 2008 г. абхазский экспорт составил 890 млн руб., импорт – 6.2 млрд руб. Абхазия

⁴См.: *США не будут финансировать строительство железной дороги в обход Армении*. Available at: <https://regnum.ru/news/armenia/657368.html> (accessed 12.12.2016).

⁵См.: *Ответы начальника Управления Абхазской ЖД*. Available at: <http://azhd.ru/railroad/kurua> (accessed 12.12.2016).

в основном экспортирует металл, гравий, чай, мандарины, лесные орехи, вино и цветы [12, с. 7].

Итогом стала передача в 2009 г. железнодорожной системы (а также аэропорта Сухуми) Абхазии в управление России сроком на 10 лет⁶. Впоследствии было объявлено, что на восстановление железной дороги ОАО “РЖД” выделит республике кредит в размере 2 млрд руб., который будет возвращен за счет эксплуатационных доходов⁷. Передача железной дороги в управление России стала вторым опытом по заключению концессионных сделок на Южном Кавказе.

АЗЕРБАЙДЖАН: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАНЕВРЫ

Азербайджанская политика нацелена на становление республики в качестве ключевого транспортного звена между Европой, Центральной Азией и Ближним Востоком. Этим обусловлено стремление к сохранению баланса между основными геополитическими игроками, осуществляющими на Южном Кавказе те или иные масштабные транспортные проекты. В результате Азербайджан участвует одновременно в двух конкурирующих между собой проектах – *TRACECA* и МТК “Север–Юг”. Стремление диверсифицировать маршруты экспорта своих энергоресурсов, а также максимально использовать свой транзитный потенциал, также сказывается на включении страны в альтернативные проекты, имеющие в политическом смысле диаметрально противоположное назначение.

В рамках проведенной в 1998 г. в Баку международной конференции “Возрождение Великого Шелкового пути” была принята “Бакинская декларация”, которая подчеркивала значимость транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия в контексте международного сотрудничества для развития стран региона Каспийского моря и Центральной Азии. Также в ней констатировалась необходимость создания новых экологически безопасных и экономически выгодных транспортных инфраструктур для транспортировки на мировые рынки различных грузов, в том числе энергоносителей. Помимо формулирования концептуальных основ проекта Декларация включала в себя некоторые приложения сугубо технического и финансового характера [13]. Азербайджан фактически стал первой страной, которая предприняла конкретные практические шаги

в поддержку *TRACECA*. Речь идет о запуске еще в 1996 г., то есть до принятия Бакинской декларации, контейнерного сообщения по маршруту Баку–Поти–Баку с промежуточной остановкой в Тбилиси [14, с. 13].

Будучи ключевым партнером *TRACECA*, Азербайджан начиная с 2000-х годов также активно ищет пути своей интеграции в МТК “Север–Юг”. Результатом стало подписанное в 2004 г. российско-ирано-азербайджанское соглашение о строительстве железной дороги Казвин–Решт–Астара (КРА). Фактически был сделан важный шаг в направлении полноценного воплощения в жизнь идеи соединить железные дороги Ирана и Азербайджана, а также связать иранский порт Бандер-Абас с железнодорожной сетью России. Значение коридора заключается в создании устойчивой связи между Южной и Юго-Восточной Азией с Европой прямым железнодорожным путем, что позволит разгрузить Суэцкий канал.

В маршруте КРА в равной степени заинтересованы как Азербайджан, так и Иран, поскольку оба государства стремятся к восстановлению железнодорожных коммуникаций, осуществлявшихся в советское время через Нахичевань и Армянскую ССР. Что касается интересов России, то развитие железнодорожного сообщения вдоль западного берега Каспийского моря привлекательно еще и потому, что линия Баку–Дербент, задуманная еще в XIX в., остается главным связующим коридором между Россией и Южным Кавказом.

Стоимость строительства магистрали КРА протяженностью около 500 км оценивается более чем в 500 млн долл. Согласно предварительным данным, объем грузовых перевозок по ней прогнозируется на уровне 10 млн т в год, пассажирских перевозок – 3 млн человек в год [15, с. 30].

Изначально Иран проявлял готовность самостоятельно строить эту дорогу. Однако грянувший в 2007–2008 гг. финансово-экономический кризис на время законсервировал проект, что отчасти подкорректировало позицию иранской стороны. Сейчас официальная позиция Тегерана сводится к готовности компенсировать затраты ОАО “РЖД”, если срок окупаемости проекта превысит 15 лет. Важно учесть, что снятие экономических санкций с Ирана в конце 2015 г. и, как следствие, размораживание его счетов в иностранных банках могут создать возможности для повышения степени финансовой вовлеченности иранской стороны в проект, тем более что российская сторона не выражает особой готовности финансировать строительство КРА.

⁶ См.: *Абхазская железная дорога и аэропорт Сухуми будут переданы в управление России*. Available at: <http://www.interfax.ru/russia/79958> (accessed 12.12.2016).

⁷ См.: *Сергей Баганш: я за диалог*. Available at: <http://www.vremya.ru/print/235757.html> (accessed 12.12.2016).

В случае отказа России от финансового участия в проекте есть риск перенаправления грузопотока, поступающего в Азербайджан, на маршруты *TRACECA*. Россия располагает альтернативным вариантом, правда, более дорогим и труднореализуемым как с технической, так и с политической точки зрения. Тем не менее он находится в повестке российско-армянско-иранских отношений. Речь идет о строительстве железной дороги Иран–Армения – потенциального конкурента железной дороги Казвин–Решт–Астара и возможного участка МТК “Север–Юг”. Россия неоднократно заявляла о своей готовности принять участие в данном проекте.

Строительству препятствует отсутствие финансовых средств (требуется примерно 3 млрд долл.). Тем не менее при возобновлении движения поездов на грузино-абхазском участке железная дорога Иран–Армения может стать привлекательной для создания транспортного коридора через Грузию, связывающего Россию с Персидским заливом. В противном случае маршрут Иран–Армения в состоянии обеспечить связь иранского порта Бандер-Аббас и грузинских портов в Поти и Батуми, что также может стать целесообразным в контексте развития международных интермодальных перевозок.

Можно констатировать, что Азербайджан демонстрирует прагматизм, пытаясь придерживаться сбалансированной позиции. Пока рано говорить о реальных плодах подобной политики, так как ни *TRACECA*, ни МТК “Север–Юг” не функционируют в качестве состоявшихся коридоров, демонстрируя успехи лишь на локальных участках. Отсутствие ясной перспективы транспортного будущего региона заставляет Азербайджан периодически осуществлять разного рода маневры, в том числе в сфере железнодорожного транспорта.

* * *

Сохранение военно-политических и этнонациональных противоречий на Южном Кавказе и их периодический выход из-под контроля по-прежнему мешают реализации крупных международных транспортно-коммуникационных проектов. Потребность обходить отдельные территории при прокладке транспортных коридоров существенно снижает как их непосредственные технико-экономические показатели (и, соответственно, привлекательность для инвесторов), так и, что не менее важно, их способность стать предпосылкой и основой для экономической и политической реинтеграции в регионе Южного Кавказа.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

1. Якунин В.И. *Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития*. Москва, Изд-во “Экономика”, 2006. 432 с. [Yakunin V.I. *Politologiya transporta. Politicheskoe izmerenie transportnogo razvitiya* [Politicalology of Transport. A Political Dimension of Transport Development]. Moscow, Ekonomika Publ., 2006. 432 p.]
2. Цветков В.А., Зойдов К.Х., Медков А.А. *Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Южного Кавказа*. Москва, ЦЭМИ РАН, 2011. 197 с. [Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. *Problemy integratsii i innovatsionnogo razvitiya transportnykh sistem Rossii i stran Yuzhnogo Kavkaza* [Problems of Integration and Innovative Development of Transport Systems in Russia and South Caucasus Countries]. Moscow, SEMI RAN, 2011. 197 p.]
3. *Евро-Азиатские транспортные связи (этап 2). Доклад группы экспертов*. Нью-Йорк, Женева, ООН, 2012. 672 с. [Euro-Asian Transport Connections (Stage 2). Expert Group Report (In Russ.)]. New York, Geneva, UN, 2012. 672 p.]
4. *Тарифная политика железных дорог государств – участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2008 фрахтовый год*. Одесса, 26 октября 2007 г. [Tariff Policy of Railways of CIS Member States on the Carriage of Goods in International Traffic for 2008 Freight Year (In Russ.)]. Odessa, October 26, 2007.] Available at: http://ctcs.kz/assets/uploads/docs/2015/09/tarif_politika.PDF (accessed 11.01.2017).
5. Гриневецкий С.Р., Жильцов С.С., Зонн И.С. *Черноморский узел*. Москва, Международные отношения, 2007. 200 с. [Grinevetskii S.R., Zhil'tsov S.S., Zonn I.S. *Chernomorskii uzel* [Black Sea Node]. Moscow, Mezhdunarodnye otnosheniya, 2007. 200 p.]
6. Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М. *Геополитика Каспийского региона*. Москва, Международные отношения, 2003. 280 с. [Zhil'tsov S.S., Zonn I.S., Ushkov A.M. *Geopolitika Kaspiiskogo regiona* [Geopolitics of Caspian Region]. Moscow, Mezhdunarodnye otnosheniya, 2003. 280 p.]
7. Шеварднадзе Э. *Мой выбор. В защиту демократии и свободы*. Москва, Изд-во “Новости”, 1991. 368 с. [Shevardnadze E. *Moi vybor. V zashchitu demokratii i svobody* [My Choice. In Defense of Democracy and Freedom]. Moscow, Novosti Publ., 1991. 368 p.]
8. Липартелиани Г. ОЧЭС: проблемы становления и основные противоречия. *Власть*, 2012, № 5, сс. 155-157. [Liparteliani G. OChJeS: problemy stanovleniya i osnovnye protivorechiya [BSEC: Problems of Formation and Main Contradictions]. *Vlast'*, 2012, no. 5, pp. 155-157.]

9. *Бизнес-план создания Международного логистического центра на ж.д. станции Ахурян Южно-Кавказской железной дороги*. Санкт-Петербург, 2009 (по архивным материалам ЗАО “ЮКЖД”). [Business Plan for the Establishment of the International Logistics Center on the Akhuryan Railway Station of South-Caucasian Railway (In Russ.)]. Saint-Petersburg, 2009 (on archive materials of CJSC “SCR”).]
10. Минасян С. Ситуация в Джавахке в контексте проблемы вывода российских военных баз из Грузии. *21-й век*, 2005, № 1, сс. 27-78. [Minasyan S. Situatsiya v Dzhavakhke v kontekste problemy vyvoda rossiiskikh voennykh baz iz Gruzii [Situation in Javakhk in the Context of Withdrawal of Russian Military Bases from Georgia]. *21-i vek*, 2005, no. 1, pp. 27-78.]
11. *Восстановление железных дорог на Южном Кавказе: оценка потенциального экономического эффекта*. International Alert, 2013. 48 с. [Restoration of the Railways in the South Caucasus: Assessment of the Potential Economic Impact. International Alert, 2013. 48 p. (In Russ.)] Available at: http://www.international-alert.org/sites/default/files/Caucasus_RailwaysRehabilitationPt1_RU_2013.pdf (accessed 22.12.2016).
12. *Абхазия: углубление зависимости. Доклад International Crisis Group*. 26 февраля 2010 г. № 202, 34 с. [Abkhazia: Deepening Dependence. International Crisis Group Report (In Russ.)]. February 26, 2010, no. 202, 34 p.] Available at: http://old.crisisgroup.org/_/media/Files/europe/caucasus/georgia/202%20Abkhazia%20-%20Deepening%20Dependence%20RUSSIAN.pdf (accessed 28.12.2016).
13. *Бакинская декларация, принятая в Баку в сентябре 1998 г.* Нью-Йорк, Генеральная ассамблея ООН, 53 сессия, документ № А/С.2/53/4. [Baku Declaration Adopted in September 1998 in Baku. New York, UN General Assembly. 53rd Session, document no. A/C.2/53/4 (in Russ.)] Available at: http://repository.un.org/bitstream/handle/11176/221255/A_C.2_53_4-RU.pdf?sequence=5&isAllowed=y (accessed 28.12.2016).
14. *Логистические процессы и морские магистрали II. Характеристики проектов: Грузия. Доклад Egis International и Dornier Consulting*. Май 2012 г. 16 с. [Logistics Processes and Motorways of the Sea II. Characteristics of Projects: Georgia. Report of Egis International and Dornier Consulting. May 2012. 16 p. (In Russ.)] Available at: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/65ta/Country_Profiles/GE_PP_ru.pdf (accessed 15.12.2016).
15. Вардомский Л.Б., Пылин А.Г., Соколова Т.В. *Страны Южного Кавказа: особенности развития и регионального взаимодействия*. Москва, Институт экономики РАН, 2014. 72 с. [Vardomskii L.B., Pylin A.G., Sokolova T.V. *Strany Yuzhnogo Kavkaza: osobennosti razvitiya i regional'nogo vzaimodeistviya* [South Caucasus Countries: Features of Development and Regional Cooperation]. Moscow, Institut ekonomiki RAN, 2014. 72 p.]

TRANSPORT AND LOGISTIC SITUATION IN THE SOUTH CAUCASUS: RAILWAY WARS

(World Economy and International Relations, 2017, vol. 61, no. 7, pp. 93-100)

Received 11.01.2017.

Vahe S. DAVTYAN (vahedavtyan@yandex.ru),

Russian-Armenian University (RAU), 123, Hovsep Emin Str., 0051, Yerevan, Republic of Armenia.

The railway systems of four South Caucasian countries – Armenia, Georgia, Abkhazia and Azerbaijan – are analyzed. The political issues that prevent the full integration of abovementioned countries into major transport projects across the territory of the South Caucasus are identified. In this context, a special attention is paid to the level of involvement of the South Caucasian republics in two major transport projects competing to each other – the international transport corridor (ITC) Europe–Caucasus–Asia (TRACECA) supported by EU and ITC “North-South” supported by Russia. In this regard, the main problems and specifics of some regional projects considered to be the integral part of international transport corridors are studied: some of them are railways Baku–Tbilisi–Akhalkalaki–Kars (Azerbaijan–Georgia–Turkey), Gyumri–Kars (Armenia–Turkey), Sochi–Sukhumi–Tbilisi–Yerevan (Russia–Abkhazia–Georgia–Armenia), Qazvin–Rasht–Astara (Iran–Azerbaijan), Iran–Armenia and others. It is figured out that military-political and ethnic conflicts in the South Caucasus continue to hinder the implementation of major communication projects capable to perform a key integration role in the region. Moreover, these conflicts directly affect the economic efficiency of abovementioned projects. As a result, the main transport corridors projected through the territory of South Caucasus are forced to bypass around certain areas despite the fact that the passage through those areas would be most effective both technically and economically.

Keywords: South Caucasus, transport and logistics, railway strategy, TRACECA, ITC “North-South”, regional conflicts, Russia.

About author:

Vahe S. DAVTYAN, Cand. Sci. (Political Sciences), Associate Professor.

DOI: 10.20542/0131-2227-2017-61-7-93-100DOI+фбз