

Перспективные транспортные связи в Закавказье

Строительство новых линий и применение концессионных схем может в ближайшие годы изменить масштабы активности железных дорог в Кавказском регионе. В ноябре 2007 г. начаты строительные работы на давно планируемой железнодорожной связи между Турцией и Грузией, проявляет активность и Азербайджан.

Линия Карс (северо-восток Турции) — Ахалкалаки (Грузия) — Тбилиси, завершить строительство которой планируется в 2010 г., представляет собой один из нескольких вариантов создания межгосударственных железнодорожных коридоров в регионе, ограниченном отрогами Большого Кавказа с севера, Каспийским и Черными морями на востоке и западе. Изменение международных отношений и внутригосударственных интересов в последние десятилетия привело к тому, что многие магистральные линии железных дорог Армении, Грузии и Азербайджана оказались изолированными или неиспользуемыми. Транзитные перевозки прекратились, поскольку пассажирские и грузовые компании переключились на автомобильный транспорт или произошла переориентация на новых торговых партнеров. Изменилась география и внутренних сообщений, но современные политические реалии не препятствуют созданию новых возможностей для развития международной торговли.

Однако финансовое положение не позволяло трем странам Южно-Кавказского региона обеспечить необходимое инвестирование проектов новых железнодорожных коридоров, особенно с учетом важности других национальных приоритетов в области здравоохранения, образования и экономических реформ. Многолетняя активность в перего-

ворном процессе при поддержке соседних государств (России, Турции и Ирана) в конечном итоге принесла плоды в деле реализации проектов нового строительства. Оживление существующих железных дорог также важно для того, чтобы новые связи обеспечили полное использование возможностей от участия в перевозочном процессе других видов транспорта. И здесь появляется возможность активно использовать современные тенденции по привлечению ресурсов частного сектора. Правительства Грузии и Армении объявили в 2007 г. о решении использовать механизм концессионирования для реконструкции и эксплуатации национальных железных дорог.

Восстановление утраченных связей

Основной железнодорожный коридор пересекает Кавказский регион в направлении восток — запад от Баку до Тбилиси, связывая эти столличные города, и далее до побережья Черного моря к портам Поти и Батуми. Однако его продолжение в северо-западном направлении, проходящее по побережью Абхазии, почти 15 лет не эксплуатируется, и его заменяют паромные связи с Россией, Украиной, Румынией и Болгарией (рис. 1).

В восточном коридоре север — юг Азербайджан связан с железными дорогами России через Дагестан

и Чечню. Перевозки здесь выполняются в ограниченных размерах. В другом коридоре магистральная линия южнее Тбилиси разделяется в Гюмри (Армения) на две, ведущие на запад в Турцию и на юг в Иран. Первая Гюмри — Карс не используется из-за сложных отношений Армении с Турцией, вторая Гюмри — Джульфа (Азербайджан) — Тебриз (Иран) — из-за затяжного конфликта между Арменией и Азербайджаном. Затруднены также железнодорожные сообщения с Ереваном. Турция, поддерживая Азербайджан, прервала дипломатические отношения с Арменией. Грузия и Иран со своей стороны стремятся поддерживать отношения с обоими соседними государствами.

Ситуацию в регионе может изменить реализация двух проектов межгосударственных железнодорожных коридоров. Линия Ахалкалаки — Карс обеспечит прямой выход из Турции в Грузию в обход линии через Гюмри, закрытой в 1993 г. На востоке региона линия Астара (Азербайджан) — Решт — Казвин (Иран) завершит формирование восточного коридора север — юг, связывающего железные дороги России, Азербайджана и Ирана.

Армения со своей стороны заинтересована в восстановлении железнодорожных связей с Турцией и обращалась с соответствующими предложениями к турецкому правительству. Объем торгового оборота между странами достигает 500 млн. дол. США в год, перевозки в отсутствие железнодорожных связей выполняет автомобильный транспорт. Более отдаленные перспективы связаны с проектом линии через горы Малого Кавказа, открывающей доступ к запасам минеральных ресур-

сов в изолированных районах Армении и пересекающей границу между Арменией и Ираном.

Линия Карс — Тбилиси

Этот проект впервые появился в середине 1990-х годов в форме концессии на строительство и эксплуатацию линии с последующей передачей государству. До 1998 г., когда был объявлен первый тендер, проект Карс — Тбилиси претерпел ряд ревизий. Конкурсный процесс, начатый с целью привлечения частного капитала, успешного завершения не имел, в результате строительство линии будут финансировать правительства трех причастных стран (Турции, Грузии и Азербайджана). Для создания нового коридора потребуется построить линию колеи 1435 мм от Карса в северном направлении через горный район Ардахан с выходом на грузинскую станцию Ахалкалаки. Длина этой линии составит 98 км, из них 68 км пройдут по территории Турции и 30 км в Грузии.

В то же время необходимо реконструировать 160 км существующей однопутной линии колеи 1520 мм от Ахалкалаки до Тбилиси, отличающейся сложным планом и профилем. Реконструкция предусматривает изменение трассы в сторону смягчения как вертикальных, так и горизонтальных кривых. В дальней перспективе весь коридор должен стать двухпутным и электрифицированным. Общая стоимость проекта оценивается в 700 млн. дол. США, из них три правительства уже согласовали выделение 422 млн. Турция предоставляет 220 млн. дол. на финансирование строительства на своей территории, Азербайджан гарантирует Грузии кредит 200 млн. дол. на строительство нового участка и некоторый объем работ по реконструкции действующего направления от Ахалкалаки в сторону границы с Азербайджаном южнее Тбилиси. Соглашение по вопросам нового строительства подписано президентами трех стран в феврале 2007 г.

На строительство новых участков отводится 3 года, ввод в эксплуата-

цию намечен на конец 2010 г. Прогнозируется, что первоначальный объем перевозок, равный 3 млн. т грузов и 1,5 млн. пассажиров в год, увеличится к 2034 г. до 16,5 млн. т грузов и 3,5 млн. пассажиров.

Новые связи с Ираном

Современный Иран выступает в роли перекрестка железных дорог Центральной Азии. Разработан ряд проектов по соединению железных дорог Ирана с железными дорогами Турции на западе и Туркменистана на северо-востоке. В октябре 2007 г. президенты Казахстана, Туркменистана и Ирана подписали соглашение, предусматривающее создание коридора длиной 650 км в направлении север — юг параллельно восточному берегу Каспийского моря. К концу 2008 г. ожидается завершение строительства замыкающего участка от Бама до Захедана (оба — Иран), где уже имеется линия, связанная с железными дорогами Пакистана.

Начато также строительство линии из Ирана в Герат (Афганистан) с перспективой ее продления по территории Афганистана до Шерхан-Бендера (рис. 2). Эта линия может стать эффективным стимулятором развития торговли в странах Центральной Азии, так как Герат является стратегически важным городом и транспортным узлом на западе Афганистана.

Проект железнодорожной линии из Ирана был предложен еще в 1970-х годах, и тогда первоначально предлагалось строить линию в юго-восточном направлении непосредственно от Мешхеда (Иран). Многочисленные трудности воспрепятствовали реализации предложения. Затем проект был пересмотрен, и в реализуемом варианте предусмотрено продолжить линию, отходящую от уже построенной и введенной в мае 2005 г. в эксплуатацию магистрали Мешхед — Бафк. Проект одобрен в 2002 г., полигон строитель-



Рис. 1. Схема железных дорог Закавказья

ва разбит на четыре участка: два в Иране и два в Афганистане. Работы на иранской стороне официально начаты в июле 2006 г.

В рамках проекта Мешхед — Бафк ранее уже была построена линия длиной 148 км Торбете-Хендери — Хаф. На этой линии обустроены семь станций, из них четыре крупные. От станции Хаф возьмет начало однопутная линия на Герат длиной 191 км, из них 77 км приходится на территорию Ирана, 114 км — на территорию Афганистана. Из 10 предусмотренных станций самая крупная будет построена в Гуриане (Афганистан). На технико-экономическое обоснование проекта, включая оценку возможных вариантов трассы, экологических аспектов строительства, проектирование крупных и малых инженерных объектов, потрачено 1,5 млн. дол.

Линия спроектирована в расчете на движение пассажирских поездов со скоростью 160 км/ч, годовой пассажиропоток прогнозируется равным 321 тыс. чел. Железные дороги Ирана высоко оценивают перспективы культурного и коммерческого обмена, но основным источником доходов станут грузовые перевозки в размере до 6,8 млн. т в год. Прокладка в Афганистан линии нормальной колеи позволит избежать затрат времени и средств, связанных с заменой тележек (обе построенные с помощью СССР линии небольшой длины на севере Афганистана имеют колею 1524 мм).

Новая линия на Герат может стать первым участком коридора в страны Центральной Азии в обход Туркменистана. Предварительные изыскания проведены по продолжению длиной не менее 700 км, проходящему по северным территориям Афганистана из Герата до города Шерхан-Бендер, находящегося на границе с Таджикистаном. Этот вариант дает также возможность подойти к линии колеи 1524 мм, пересекающей узбекско-афган-



Рис. 2. Проект железнодорожной связи Ирана с Афганистаном

скую границу у Термеза и проходящей до Хайратана. На этой линии поезда курсируют почти ежедневно, перевозят нефтепродукты, технику, строительные материалы и сельскохозяйственную продукцию.

Реализация этого проекта, помимо возможных политических трудностей, сопряжена с решением серьезных инженерных задач, так как линия пройдет в суровых условиях гористой местности. Отдачей станут транзитные потоки на линию в Бафк и иранский порт Бендер-Аббас. Прогнозируется существенный объем экспорта и импорта, включая развитие интермодальных перевозок, который поможет быстрее окупить инвестиции в строительство линии Мешхед — Бафк.

Армения и Азербайджан также проявляют интерес к восстановлению железнодорожных связей с южным соседом. Имеющиеся линии к югу от Баку и Еревана выходят на Иран через территорию Нахичевани, поэтому рассматриваются планы двух новых коридоров. На более продвинутом этапе находится проект линии длиной 375 км Астара — Бендер-Азали — Решт — Казвин, который реализуется совместно железными дорогами России,

Азербайджана и Ирана согласно соглашению, подписанному в 2005 г. Ведущую роль в реализации проекта стоимостью 600 млн. дол. играют Российские железные дороги, решающие задачу создания коридора Персидский залив — Балтийское море.

На линии колеи 1435 мм будет не менее 38 тоннелей. Участок длиной 9 км в районе станции Астара, включая мост длиной 100 м через реку Астарачай на азербайджанско-иранской границе, предусмотрено построить со двоянной колеей.

В Армении начаты предпроектные изыскания по плану создания новой железнодорожной связи страны с Ираном через Сисиан, которые имеют поддержку со стороны потенциальных инвесторов. Новая линия должна сыграть главную роль в ликвидации существующей изоляции южных районов страны, содействовать их экономическому развитию и созданию возможностей для разработки месторождений золото-содержащей руды, запасы которой рассматриваются как принципиальный ресурс перевозок.

Railway Gazette International, 2008, № 1, p. 50–51, 55.