

О.Я. Дуднік

Національна бібліотека України
імені В.І. Вернадського

ПРОБЛЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ РЕГІОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОЕКТУ БАКУ-ТБІЛІСІ-КАРС (БТК) (2007-2012 рр.).

Після розпаду СРСР Південний Кавказ залишається не тільки одним з найбільш нестабільних – «гарячих» регіонів пострадянського простору, а й місцем реалізації важливих транспортних проектів, які, водночас, викликають неоднозначну реакцію окремих сусідніх і провідних держав світу. До таких уже діючих регіональних проектів належать нафтопровід «Баку-Тбілісі-Джейхан» (БТД) і газопровід «Баку-Тбілісі-Ерзурум» (БТЕ). Нині ж реалізується не менш важливий і суперечливий залізничний проект Карс-Ахалкалакі-Тбілісі-Баку.

7-го лютого 2007 р. Азербайджан, Грузія і Туреччина підписали пакет документів щодо будівництва залізниці «Баку-Тбілісі-Карс» (БТК). Згідно з яким назву проекту було перейменовано в «Баку-Тбілісі-Карс» (БТК) і приведено у відповідність з назвами нафто- і газопроводів БТД і БТЕ. Перейменування носило знаковий характер¹.

Восени 2007 р. було створено акціонерне товариство (АТ) – консорціум для спільного будівництва й експлуатації залізничної магістралі й розпочато реалізацію проекту. Проте завершення його будівництва переноситься уже декілька разів.

Мета даного дослідження – з'ясувати суб'єктивні й об'єктивні чинники, що перешкождали реалізації проекту БТК упродовж 2007-2012 рр.

Проти проекту виступають Вірменія й Росія. Так, Єреван наголошує на політичності даного проекту і заявляє: «Якщо кордон між Вірменією й Туреччиною буде відкритий², то менш затратна залізниця Карс-Гюмрі³, що проходить через територію Вірменії, запрацює наступного дня»⁴.

У цьому питанні Москва і Єреван шукали нові підходи до Тбілісі й Анкари, щоб змусити їх відмовитися від проекту. Як наслідок, сумніви щодо фінансової рентабельності й економічної доцільності даного маршруту почала висловлювати Грузія, хоча фінансування проекту здійснює Баку, а будівельні роботи на території цієї країни здійснює азербайджанська компанія «Азеріншаатсервіс». Остання ж створює інфраструктуру на грузинсько-турецькій ділянці дороги, зокрема будівництво 1,2-кілометрового тунелю і залізничної станції в Карцах⁵. Отже, наприкінці 2007 на початку 2008 рр. позиція Тбілісі стала перешкождати будівництву БТК й була аналогічною тій, яку Тбілісі демонстрував після підписання угоди про будівництво нафтопроводу Баку-Тбілісі-Джейхан. Зокре-

¹ Переименование проекта «Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку» в БТК носит знаковый характер // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nregion.com/news.php?i=9212#.TzT5zXqDF0I>. pdf

² Вірменсько-турецький кордон був закритий у 1992 р. унаслідок солідарної підтримки Анкарою Азербайджану під час вірменсько-азербайджанської війни в Нагорному Карабасі.

³ Залізниця Карс-Гюмрі діяла в радянські часи але потребувала капітального ремонту й заміни рейкових колій на європейські стандарти ширини.

⁴ Ларсен Н. Железнодорожный прорыв Карс-Ахалкалаки-Баку – вовсе не экономический, а военно-политический проект / Н. Ларсен // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://atc.az/forum/showthread.php?t=5451&page=9>; <http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?month=6&year=2008&ID=258042&bxajaxid>. pdf.

⁵ Карс-Ахалкалаки-Баку – вовсе не экономический, а военно-политический проект [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://atc.az/forum/showthread.php?t=5451&page=9>. pdf

ма, у Грузії стверджували, що спочатку ідея БТК була винесена Тбілісі на порядок денний, щоб відвернути увагу (Москви і Єревану) від наскрізної Абхазької залізниці – Сочі-Сухумі-Тбілісі, яка є складовою Транскавказької магістралі (Транскам, ТрансКАМ) і була закрита відразу після початку абхазько-грузинської війни в 1992 р.^{6 7}. Але Москва і Єреван були зацікавлені в її роботі. Для Москви передусім важливою була робота Абхазької магістралі на відрізок від Сочі до Сухумі, адже це єдиний сухопутний шлях сполучення між Росією і Південною Осетією, що проходить через головний Кавказький хребет по Рокському перевалу. Для Грузії робота власне Абхазької залізниці не має важливого економічного значення, окрім як важеля тиску під час переговорного процесу щодо врегулювання конфліктів в Абхазії і Південній Осетії. Проте інша ділянка Транскавказької магістралі, що проходить від Сухумі до Тбілісі, а звідти до м. Горі важлива як для Грузії, так і для Росії та Вірменії в стратегічному плані. Адже загалом Транскавказька залізниця – це одна з магістралей, яка зв'язує Росію з державами Південного Кавказу. По ній здійснювалось вантажне сполучення Росії з Вірменією і Грузією. Магістраль загальною довжиною 55 км, починається в російському Владикавказі й закінчується в грузинському Горі. Прокладена по долинах річок, з чисельними мостами й тунелями, магістраль часто закривають після снігопадів, через загрозу сходження снігових лавин. Влітку небезпеку становить сходження селів. Залізниця потребувала і потребує реконструкції найбільш лавинонебезпечних ділянок, а також тунелів^{8 9}.

У 2001 р. в Сочі Е. Шеварднадзе і В. Путін підписали договір про відкриття Абхазької наскрізної залізниці¹⁰, тобто від Сухумі до Тбілісі, а звідти до Єревану. Але залишалося неузгодженим питання її реконструкції.

Росія була зацікавлена у відкритті залізничного сполучення із Сочі через Сухумі й Тбілісі до Вірменії, адже в останній були зосереджені головні й найбільш дієздатні сили російських військ в Закавказзі. Скорочуючи військові угруповання в Грузії, Росія нарощувала їх у Вірменії. Водночас, не маючи прямого сухопутного транспортного сполучення зі своїми військовими базами у Вірменії, а також для підтримки їхньої боєздатності, Москві потрібні були масштабні комунікаційні шляхи, зокрема залізниця. Повітряне транспортне сполучення обходиться дорого.

У березні 2003 р. влада невизнаної Абхазької Республіки звернулася до Москви з проханням допомогти відновити наскрізний рух на абхазькій ділянці Транскавказької залізниці – від Сочі до Тбілісі, а звідти до Єревану. Тоді залізничне сполучення між Грузією і Вірменією уже працювало. Завдяки йому із Сагареджо (Східна Грузія) до Вірменії було вивезено інженерне і військове спорядження 430-го інженерного полку Групи російських військ в Закавказзі. Функціонували два відрізки Транскавказької магістралі – від Сочі до Очамчіри, а також гілка на Ткварчелі, і від Тбілісі до Єревану. Але вони потребували капітального ремонту, коштів на який не було і в Москві, і вона не планувала їх в російському бюджеті на 2004 р.^{11 12}.

Оціночна вартість реабілітації Абхазької дороги була обговорена на трьохсторонній зустрічі Президента РФ В. Путіна з лідерами Абхазії і Грузії. При цьому Росія домагалася безконтрольних перевезень по цьому відрізку шляху¹³.

⁶ Згодом рух на відрізок від Сочі до Сухумі (адміністративний центр Абхазії) було відновлено, унаслідок домовленостей між Тбілісі і Москвою в обмін на виведення російських військових баз з Грузії.

⁷ Г.Инандж Г. Дорога Карс-Ахалкалаки-Баку может перейти под контроль России / Г.Инандж // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.abhazia.com/snews.php?action=news&id_cat=3&id_mess=5938.pdf

⁸ У 2011 р. розпочато трьохрічну реконструкцію Транскавказької магістралі, – 4-км Рокський тунель. Здійснюється повна заміна гідроізоляції, електро-і вентиляційного устаткування 4-х км Рокського тунелю, покриття дорожнього полотна в тунелі. Виділено понад 15 млрд. рублів. На час проведення ремонтних робіт рух по магістралі не буде зупинено. Транспортний потік піде в реверсному режимі по бічній штольні.

⁹ Транскавказская магистраль // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kavkaz-uzel.ru/articles/171837.pdf>

¹⁰ У договорі про виведення російських військових баз із Грузії головною вимогою Москву було створення на базі Батумської військової бази спільного антитерористичного центру й транзиту російських військових вантажів через територію Грузії. Говорилося й про російський транзит через Абхазьку залізницю.

¹¹ За неофіційними даними командування залізничних військ РФ, для повного відновлення залізниці на території Абхазії потрібно близько 2 млрд рублів, а для короткострокового ремонту – не менше 900 млн.

¹² Мухин В. Долгая дорога из Сочи в Ереван / В. Мухин // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ng.ru/cis/2003-11-03/3_road.html.pdf.

¹³ Грузія під час переговорів щодо відновлення маршруту ставила вимогу – повернення біженців в Абхазію і передачу дороги під контроль грузинських митників і прикордонників. Дивно, що Тбілісі в останніх переговорах замовчував саме про цих своїх головних умовах.

Підходи Грузії до цього питання не змінилися й після «революції тюльпанів» 2003 р. Тбілісі не хотів поступатися залізницею Росії, адже міг втратити всі козири під час переговорів щодо південної Осетії та Абхазії.

Отже, через Грузію по Транскавказькій залізниці Росія хотіла постачати техніку своїм військовим базам у Вірменії, щоб підтримувати їхню боєздатність. (що порушить баланс озброєння в регіоні і суперечить підписаним угодам). Єреван, який також зацікавлений у постійній роботі Транскавказької магістралі переконував Тбілісі в тому, що створення перешкод по будівництву БТК може змусити Баку брати участь у реконструкції регіонального маршруту – Абхазія-Грузія-Вірменія. Тому Тбілісі намагався винести це питання на активне обговорення з Азербайджаном, і загалом залучити до нього більш широке коло суб'єктів.

Зміна позиції Грузії щодо БТК була також зумовлена й погрозами з боку Вірменії – підтримати сепаратистські настрої джавахських вірмен, які виступали проти будівництва залізниці БТК. Це загрожувало розгортанням грузинсько-джавахського конфлікту. Таким способом Єреван намагався не тільки перешкодити будівництву БТК, а й завдяки Тбілісі залучити Баку до реконструкції магістралі Абхазія-Грузія-Вірменія, на ремонт якої на своїй території Тбілісі також не мав коштів¹⁴.

У Баку зрозуміли політику Тбілісі й відмовилися, тим більше, що Москва планує продовжити магістраль з Вірменії до Ірану. Адже, за деякою інформацією, вона хотіла цим шляхом вивозити ядерні відходи з іранських атомних станцій.

Тегеран, який більше 10 років проводить політику розширення зв'язків з сусідніми державами через залізничні магістралі, посилаючись на непоінформованість з цього проекту, запевняв, що нібито скеляста місцевість вздовж ірансько-вірменського кордону не дозволяє будувати тут залізницю. Насправді, Єреван і Тегеран ведуть активні переговори щодо Транскавказької магістралі, а також – про будівництво залізниці з Ірану в Нахічевань, яка в подальшому має приєднатися до наскрізної залізниці Абхазія-Грузія-Вірменія. Завдяки їй Росія з'єднається з Іраном, що полегшить пересування та розвитку економічних зв'язків між двома країнами в рамках транспортного коридору «Північ-Південь».

Проти відновлення наскрізної Абхазької магістралі виступав і Вашингтон, але він був не проти підійти до Ірану з грузинського флангу. Адже дозвіл на використання грузинської акваторії Чорного моря військовими силами США, в разі вторгнення до Ірану, Вашингтон у Тбілісі вже отримав. У такому випадку США можуть погодитися на відбудову такої магістралі тільки за умови повного її контролю на території Грузії, що, можливо, є частиною нового плану Вашингтона в його кавказькій політиці.

Отже, позиція Грузії створювала перешкоди реалізації проекту КТБ. Однак, напередодні, а особливо після південно-осетинської кризи в серпні 2008 р. ситуація на Південному Кавказі різко змінилася. Зокрема, з одного боку дещо зросла регіональна значимість Вірменії унаслідок покращення турецько-вірменських взаємовідносин, а з другого знову було припинено транспортне сполучення між Росією й Вірменією через Грузію по Транскавказькій магістралі.

Воєнна операція Росії проти Грузії на початку серпня 2008 р. прискорила джавахських вірмен. Для припинення війни і пошуку розв'язання усіх проблем регіону Анкара запропонувала створити *Платформу кавказької безпеки й співпраці (Caucasus Security and Cooperation Platform, CSCP)* за обов'язкової участі Вірменії. Візит 6 вересня 2008 р. Гюля до Єревану з нагоди футбольного матчу між національними командами двох країн сприяв налагодженню вірменсько-турецького діалогу на державному рівні. Як наслідок, 10 жовтня 2009 р. в Цюриху (Швейцарія) міністри закордонних справ Туреччини й Вірменії підписали вірменсько-турецькі протоколи – перші міждержавні документи, укладені цими країнами у двосторонньому порядку після Карського договору 1921 р.¹⁵ Про-

¹⁴ У самій Грузії проблеми навколо залізниць пов'язують з об'єднанням всього енергетичного блоку цієї країни – газового, енергетичного та нафтового секторів в єдиному консорціумі. Грузинська державна нафтова компанія, що входить в цей консорціум, займається нафтопроводом БТД. Подібні дії Тбілісі виправдані тим, що Грузія планувала передати весь енергетичний сектор країни Росії. В кінці 2005 р. був підписаний договір про передачу Росії магістрального газопроводу Грузії. Але активізувати угоду Грузія не змогла через опір Заходу і НАТО.

¹⁵ Карський договір (К.д.) укладений 13 жовтня 1921 р. під час Карської конференції між кемалістською Туреччиною, з одного боку, і радянськими республіками Закавказзя, з іншого. Він визначив кордони між Туреччиною і республіками Закавказзя. Зокрема, узгодив приналежність Нахічеванської області як автономної республіки до Азербайджану. К.д. здебільшого повторював положення Московського договору 1921 р. Єреван вважає, що К.д. обмежив життєві інтереси Вірменії.

токоли підтверджували положення Лозаннського договору (1923 р.) й мали пряме відношення щодо Московського й Карського договорів, якими був встановлений сучасний турецько-вірменський кордон. Тобто, згідно з протоколами, Вірменія також підтвердила, що будь-які територіальні претензії у вірменсько-турецьких суперечках щодо кордону не мають юридичної сили. Більш того, укладені документи мали сприяти оновленню односторонньої й упередженої історичної пам'яті вірмен щодо Туреччини¹⁶. Росія хотіла використала вірменсько-турецьке зближення. Вона переконувала Туреччину в тому, що залізниця Карс-Гюмрі набагато дешевша й безпечніша за проект БТК¹⁷. Кремль домагався від Анкари відкриття кордону з Вірменією й відповідно – залізничного сполучення Гюмрі-Карс. Росія була зацікавлена у повному відновленні вірменсько-турецьких дипломатичних й торгово-економічних взаємовідносин, а також – у налагодженні залізничного сполучення між Туреччиною і Вірменією¹⁸.

Зі свого боку Президент Вірменії С.Саргсян також наполягав на відновленні руху по магістралі Карс-Гюмрі, що зв'язує Вірменію з Туреччиною. За його словами, в технічному плані це можна здійснити упродовж кількох днів. Адже тоді вірменська залізнична інфраструктура – ЗАТ «Вірменська залізниця», згідно з Концесійним договором від 13 лютого 2008 р., була передана в концесійне управління ВАТ «Російська залізниця» (РЗ) на 30 років з правом пролонгації ще на 10 років¹⁹.

Оператором залізничних шляхів республіки стала виступати створена ВАТ РЗ 100 відсоткова дочірня компанія Південно-кавказька залізниця (ПКЗ), яка й розпочала реконструкцію залізничних шляхів і станцій на відрізьку²⁰.

Водночас з'явилися навіть чутки про те, що турецька сторона не виключає можливості участі в альтернативному БТК проекті²¹. Зокрема, вірменські аналітики стверджували, що Анкара запропонувала Єревану побудувати другу гілку – Карс-Гюмрі, щоб втягнути Вірменію в новий проект. Мова йшла не про ремонт уже існуючої залізниці, а про будівництво нової²². Як наслідок, 16 вересня 2008 р. в Баку під час координаційної наради з реалізації проекту БТК, турецька сторона висловила сумніви щодо доцільності подальшої реалізації проекту у зв'язку з серпневими подіями, що відбулися в регіоні. Водночас грузинська сторона заявила про неспроможність виконати свої зобов'язання по азербайджанському пільговому кредиту в рамках проекту. Представники Анкари розпочали з Єреваном переговори про відновлення руху по вірменській залізниці за маршрутом Карс-Гюмрі, що наче б то могло зняти потребу у будівництві складної ділянки магістралі Карс-Ахалкалакі з Туреччини до Грузії. Невизначеність Туреччини щодо подальшої участі в проекті БТК, публічно не пов'язували з перспективою розблокування руху через Вірменію, проте в цьому вбачали головну причину для відмови від подальших так званих масштабних і необґрунтованих витрат. Формальним приводом перегляду проекту стала неплатоспроможність Грузії та відсутність гарантій безпеки для майбутньої залізниці, особливо на ділянці, що проходить через населений вірменами регіон Грузії – Самцхе-Джавахеті.

Унаслідок цих проблем на початку жовтня 2009 р. Президент Азербайджану І.Алієв зменшив черговий транш фінансування проекту КАТБ в з \$64 млн. до \$24 млн²³, що виділялися Грузії Державним нафтовим фондом Азербайджану. Як зазначалося, кошти будуть використанні на соціально-економічні потреби АР. Схвалення такого рішення пояснювали як економічними, так і політичними

¹⁶ Челикпала Митат. Региональное сотрудничество в Черноморском регионе. Проблема регионального (черноморского) сотрудничества в Турции / М.Челикпала // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kavkazoved.info/news/2011/12/19/regionalnoe-sotrudnichestvo-v-chernomorskom-regione-problema-regionalnogo-chernomorskogo-sotrudnichestva-v-turcii.html.pdf>.

¹⁷ Александров Михаил: Региональная значимость Армении после августа 2008 года выросла / М. Александров // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.panarmenian.net/rus/economy/news/27109.pdf>

¹⁸ Ларсен Н. Железнодорожный прорыв / Н.Ларсен // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?month=6&year=2008&ID=258042&bxajaxid=.pdf>.

¹⁹ Поезд Ереван-Тбилиси ЗАО «ЮКЖД» 14 февраля отбудет по расписанию // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.arminfo.info/russian/economy/article/13-02-2012/05-04-00.pdf>.

²⁰ Турция может отказаться от участия в железнодорожном проекте Карс-Ахалкалаки-Баку // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.mail.ru/economics/2055603.pdf>.

²¹ Там само. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.mail.ru/economics/2055603.pdf>.

²² Информация о нецелесообразности ж/д Карс-Ахалкалаки-Баку похожа на блеф // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.panarmenian.net/rus/world/news/27108/pdf>.

²³ Баку надавав Грузії кредит у \$200-250 млн дол. траншами. Перший з них – близько 22 млн дол. грузинська сторона одержала в 2007 р.

чинниками. Правда, економічні обґрунтування не мали під собою підстав. Їхня суть зводилася до того, що наче б то перспектива розблокування Туреччиною руху по залізниці Карс-Гюмрі, спричинить незатребуваність БТК. Адже тоді прокладання магістралі Карс-Ахалкалакі у високогірній місцевості спричинило низку технічних труднощів, зокрема з будівництва тунелю на грузинській території. У зв'язку з цим проект потрібно було переглянути у фінансовій його частині, а також у термінах здачі в експлуатацію. Останні були перенесені на 2012 р.

Насправді, зменшення фінансування проекту КТБ Баку носило політичний характер. Адже, спроба відновити рух по залізниці Карс-Гюмрі для Азербайджану означало втрату політичної підтримки з боку Туреччини в Нагірно-Карабаському питанні²⁴.

Отже, офіційний Баку скоротив фінансування будівництва залізничної гілки БТК не стільки через загрозу можливої деблокади залізниці Карс-Гюмрі, скільки для того, щоб переглянути його фінансування та висловити таким способом протест Туреччині, яка в умовах розморожування взаємовідносин з Вірменією, на думку Баку, фактично не враховувала азербайджанського підходу до карабаського питання²⁵.

Грузинські й російські політологи також вважали скорочення фінансування КТБ Алієвим – чисто політичним рішенням. Вони були переконані, що Карс-Ахалкалакі все рівно добудують навіть якщо залізниця Карс-Гюмрі буде задіяна. Адже, крім обмежених технічних можливостей обох залізниць, вони завжди будуть додатковим важелем політичного тиску між країнами регіону²⁶. Російські спеціалісти стверджували, що магістраль буде добудована в будь-якому випадку, а інформація про недоцільність проекту залізниці БТК далека від реальності і швидше схожа на блеф Баку. Адже Азербайджану потрібно забезпечити себе від ризиків, пов'язаних зі зміною політичної кон'юнктури в регіоні. Крім того, Азербайджан зацікавлений у цьому проекті в силу своєї віддаленості від Чорного моря²⁷.

Водночас, розморожування вірменсько-турецьких взаємовідносин і відкриття вірменсько-турецького кордону було невигідно з економічних і політичних причин не тільки для Баку, а й для Тбілісі. Хоча завдання повного переходу від грузинського напрямку до турецького не ставилося проте у разі деблокади турецького кордону грузинський напрям міг втратити 25-30% вантажів, що транспортувалися до Вірменії. Крім того, Грузія змушена була б відкрити КПП «Верхній Ларс», що сприяло б активізації товарообігу між Вірменією та Росією шосейною магістраллю. Адже після серпневих подій 2008 р. російсько-вірменський товарообіг здійснюється через грузинські чорноморські порти.

За умов налагодження вірменсько-турецьких взаємовідносин, відмова Тбілісі від відкриття КПП «Верхній Ларс» могла спричинити перенаправлення російських вантажопотоків з грузинських портів в турецькі, наприклад в Самсун. Ще більш актуальною темою могла б стати абхазька залізниця, використання якої завдало б сильного удару по позиціях турецьких комунікацій.

Більш того, грузинсько-російська війна в серпні 2008 р. посилила повну недовіру Тбілісі до Росії. Намагаючись зменшити свою залежність від Кремля, Грузія фактично змушена була відмовитися від політики стримування будівництва магістралі КАБ і знову повернутися до активної співпраці з Баку в цьому проекті.

Проте, у вересні-листопаді 2009 р., до початку зими, на вірменській ділянці залізниці Карс-Гюмрі здійснювалася повна заміна залізничних колій, ремонтували будівлі станцій, приводились в робочий стан локомотиви і депо. «РЗ» готова була налагодити безперебійне залізничне сполучення між двома країнами через прикордонний перехід Догукіпи-Ахурян. Але на турецькій стороні ніяких підготовчих заходів не здійснювалося²⁸. Планувалося, що через Ахурян уже на першому етапі роботи залізниці будуть переправляти 1 млн. тонн транзитних вантажів до Грузії, а 6-8 млн. тонн, що

²⁴ Грдзелян Р. По каким соображениям Азербайджан сократил финансирование ж/д Карс-Ахалкалаки? / Р. Грдзелян // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://analitika.at.ua/news/po_kakim_soobrazhenijam_azerbajdzhan_sokratil_finansirovanie_zhd_kars_akhalkalaki/2009-10-17-15771.pdf.

²⁵ Там само // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://beta.news.rambler.ru/4060792/.pdf>.

²⁶ Там само // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://analitika.at.ua/news/po_kakim_soobrazhenijam_azerbajdzhan_sokratil_finansirovanie_zhd_kars_akhalkalaki/2009-10-17-15771.pdf.

²⁷ Строительство железной дороги Баку-Тбилиси-Ахалкалаки-Карс возобновляется // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=12830/pdf>.

²⁸ Грдзелян Р. Вказана праця / Р.Грдзелян // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://analitika.at.ua/news/po_kakim_soobrazhenijam_azerbajdzhan_sokratil_finansirovanie_zhd_kars_akhalkalaki/2009-10-17-15771.pdf.

транспортуються через чорноморські порти Грузії, пускати через Вірменію на Азербайджан та Іран (через Нахіджеван). Але для цього потрібна була згода не тільки Анкари, а й Баку, який був проти.

На відміну від грузинського напрямки, на залізниці Карс-Гюмрі потрібно перевантажувати вантажі з вузькоколіїних вагонів в ширококоліїні і навпаки²⁹.

Водночас, у грудні 2009 р. будівництво магістралі БТК взагалі було призупинено і не проводилося півроку. За офіційними даними міністерств транспорту Грузії й Азербайджану, цьому заважали складні погодні умови зимою. Роботи на той час були виконані на третину, а задача магістралі в експлуатацію була перенесена на 2012 р.

Проте депутат парламенту Вірменії Ширак Торосян заявив, що роботи з будівництва гілки Баку-Тбілісі-Карс були призупинені у зв'язку з нормалізацією вірменсько-турецьких взаємовідносин, а з відкриттям кордону між цими країнами реалізація проекту взагалі втратить смисл.

Інше пояснення щодо затримки з реалізацією проекту – це його не терміновість через незначну вантажну базу для цієї магістралі. Азербайджан був більше зорієнтований на продаж нафти, ніж готової продукції, а в турецьких вантажах переважали товари народного споживання, що не носять магістрального характеру. Згідно з прогнозами авторів проекту, до 2012 р. щорічний обсяг перевезень пасажирів у напрямку Карс-Баку становитиме 1 млн осіб, вантажів – 6,5 тонни, а до 2034 р. – 3 млн осіб і 17 млн тонн вантажів на рік. Крім того, Туреччина розглядає можливість будівництва гілки Карс-Нахічевань (Азербайджан), яка повинна стати продовженням дороги Карс-Баку. Вже оголошено тендер на відбір компанії, яка здійснить геологічні роботи. На думку спеціалістів інвестиційної компанії «Брокеркредитсервіс», ця залізниця може бути побудована за три роки всього за \$ 150 млн.³⁰ У 2010 р. вірменсько-турецьке зближення закінчилося. Адже новий зовнішньополітичний дискурс Анкари – *Платформа кавказької безпеки й співпраці*, спрямований на усунення усіх проблем між сусідами регіону – зокрема нагірно-карабаського, південно-осетинського й абхазького конфліктів не відповідав інтересам передусім Москви. Адже Туреччина хотіла, щоб всі сторони шукали вирішення цих проблем на основі принципів – захисту територіальної цілісності держав і збереження їх незалежності. На кожній стадії переговорного процесу Анкара не забувала про Азербайджан і Грузію й підкреслювала, що рішення щодо врегулювання абхазького, південно-осетинського й нагірно-карабаського питань не виходять за рамки цього процесу³¹. Тобто позиція Туреччини щодо цих проблем істотно не змінилася. Але ці пояснення не мали позитивного впливу на процес нормалізації, запланований цюрихськими протоколами 2009 р. Така політика Анкари з одного боку тільки створювала напругу передусім у турецько-азербайджанських взаємовідносинах, а з другого не давала потрібних результатів у взаємовідносинах з Вірменією.

Крім того, нормалізуючи взаємовідносини з Вірменією, Туреччина хотіла запобігти подальшому висуванню вірменської ініціативи щодо визнання світовим співтовариством подій 1915 р. як геноциду вірмен турками – так званий «Біль про геноцид». Анкара хотіла, щоб Єреван закликав вірменську діаспору в інших країнах послабити зовнішній тиск на Анкару з цієї проблеми.

Отже, масштаби і глибина розбіжностей між країнами регіону, а також природа цих проблем, і вплив міжнародних акторів перешкоджали пошуку рішення на місці³².

Вірменсько-турецьке зближення відносин закінчилося. Єреван і Анкара не домовилися, особливо після визнання французьким парламентом геноциду вірмен.

Навесні 2011 р. вірменська діаспора Росії – вихідці з Самцхе-Джавахеті, підтримала своїх земляків й виступила проти БТК. Російські вірмени вимагали від грузинської влади відмовитися від участі у подальшому будівництві магістралі на території республіки. У протилежному випадку погрожували перешкоджати будівельним роботам всіма можливими цивілізованими засобами.

Свої вимоги вони обґрунтували тим, що даний проект сприятиме насамперед політиці економічної експансії Туреччини на дану територію, аналогічно грузинській Абхазії, яку, за їхніми слова-

²⁹ Там само // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://analitika.at.ua/news/po_kakim_sobrazhenijam_azerbajdzhan_sokratil_finansirovanie_zhd_kars_akhalkalaki/2009-10-17-15771.pdf.

³⁰ Строительство железной дороги Баку-Тбилиси-Ахалкалаки-Карс возобновляется // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=12830.pdf>.

³¹ У цьому контексті звертають на себе увагу такі інциденти, як захоплення турецьких кораблів, які прямували до Абхазії, та арешт їх команди, а також ігнорування проблеми месхетинських турків (ахиска турків).

³² Челикпала М. Вказана праця // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kavkazoved.info/news/2011/12/19/regionalnoe-sotrudnichestvo-v-chernomorskom-regione.-problema-regionalnogo-chernomorskogo-sotrudnichestva-v-turcii.html.pdf>.

ми, Анкара наповнила неякісними і дешевими товарами, скупила там власність. На думку вірменської діаспори Росії, реалізація даного проекту суперечить інтересам як краю Самцхе-Джавахеті, так і Вірменії, оскільки посилить проникнення Туреччини в регіон, закріпить комунікаційну блокаду Вірменії і зробить її повну ізоляцію доконаним фактом»³³.

У травні 2011 р. фактично у відповідь на таку протидію у Баку був підписаний азербайджансько-грузинський протокол *«Про доповнення та зміни в азербайджансько-грузинську міжурядову угоду про принципи та умови фінансування грузинської ділянки дороги БТК»*. Згідно з ним Азербайджан виділив Грузії через банк-агент (Міжнародний банк Азербайджану) додатково 575 млн дол. в якості довгостроково кредиту для реалізації проекту БТК. Мова йшла безпосередньо про ділянку залізниці від населеного пункту Марабда, що недалеко від грузинської столиці і від турецького кордону. Кошти були спрямовані на спорудження нових станцій, а також відповідних інфраструктурних об'єктів. Потреба у виділенні другого траншу зумовлена підвищенням світових цін на будівельні матеріали і сировину, переоцінкою поточного стану залізничної гілки Марабда-Карцахі, а також проведенням робіт в негативних погодних умовах³⁴.

Отже, згідно з протоколом загальний державний кредит Азербайджану, наданий Грузії, збільшено до 775 млн. дол. Кредит поділений на два транші: 200 млн. дол терміном на 20 років за річною ставкою 1% і 575 млн. дол на 25 років за ставкою 5 %. Перший транш, що також виділявся частинами був наданий ще в 2007-2009 рр. Крім того, сторони домовилися створити спільне підприємство для здійснення вантажних перевезень на грузинській ділянці БТК³⁵.

Тбілісі цей кредит не розглядає як державний борг, а заявляє, що він буде повернутий з прибутку після реалізації проекту, коли залізниця запрацює.

Отже, загальна вартість проекту, що спочатку оцінювалася в 422 млн. дол, а з урахуванням супутньої інфраструктури – в 600 млн. дол., у зв'язку з ростом цін на будівельні матеріали становитиме – 1 млрд 175 млн дол.

З пуском в дію залізниці Азербайджан і Грузія будуть одержувати багатомільйонний прибуток. Саме з цієї причини Баку направляє гроші з Нафтового фонду країни на об'єднання залізничних систем Азербайджану з Грузією і Туреччиною. (щорічно 15 тис. тонн вантажу з Європи в Китай і далі до Японії³⁶.

На думку місцевих експертів, за своєю значимістю проект можна порівняти з роботами щодо будівництва і введення в дію нафтопроводу Баку-Тбілісі-Джейхан і Південно-Кавказького газопроводу³⁷.

Проте Азербайджан, Грузія і Туреччина на IV засідання тристоронньої координаційної ради з будівництва та експлуатації залізниці Баку-Тбілісі-Карс (Iron Silk Way) в Баку констатували, що до кінця 2012 р. завершаться будівельні роботи тільки на кордоні між Грузією і Туреччиною і на ділянці дороги в Туреччині. Повністю ж залізниця БТК буде побудована і введена в експлуатацію в 2014 р. Раніше сторони планували до кінця 2012 р. пустити по дорозі пробний поїзд, а з 2013 р. розпочати її експлуатацію в повному обсязі. Згідно ж початкових планів, завершити реалізацію проекту спочатку передбачалося у 2009 р., згодом у 2011 р. потім наприкінці у 2012 р. Перенесення термінів завершення робіт сторони пояснюють складним рельєфом місцевості в Туреччині і Грузії, а також несприятливими погодними умовами³⁸.

Висновки. Серед проблем на шляху реалізації проекту БТК стала по-перше, слабкість позицій Тбілісі, який піддавшись тиску Москви і Єревану намагався переконати Баку здійснювати фінансування не БТК, а ремонтних робіт Транскавказької магістралі на території Грузії, що має стратегічне значення для Росії, Вірменії, а також Ірану, – коаліції союзних держав, зацікавлених у безперебійній

³³ Джафаров И. Армяне требуют отмены строительства «Карс-Ахалкалаки-Тбилиси-Баку» / И. Джафаров // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.aze.az/news_azerbayjan_prisoedinilsya_27315.html&cat=51%3C/cat/accidents/18/region/iran/52/news_armyane_trebuyut_otmeny_55597.html).pdf.

³⁴ Начало эксплуатации железной дороги Баку-Тбилиси-Карс переносится на 2014 год // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://times.am/?l=ru&p=10062>. pdf.

³⁵ Мамедов С. Баку форсирует строительство железной дороги в обход Армении / С. Мамедов // Независимая газета. – 2011. – 24.05. – С. 5-6.

³⁶ Там само // Независимая газета. – 2011. – 24.05. – С. 5

³⁷ Там само // Независимая газета. – 2011. – 24.05. – С. 6.

³⁸ Начало эксплуатации железной дороги Баку-Тбилиси-Карс переносится на 2014 год // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://times.am/?l=ru&p=10062>. pdf.

роботі Транскавказької магістралі по всій її довжині. Для тиску на Тбілісі Єреван і Москва використовували невдоволення проектом БТК джавахських вірмен Грузії. Проте плани російсько-вірменсько-іранської коаліції були зруйновані російсько-грузинською війною в серпні 2008 р. Водночас ця подія сприяла вірменсько-турецькому зближенню, яке загрожувало розколом грузинсько-азербайджансько-турецькому партнерству, зокрема завдяки відновленню діяльності залізниці Карс-Гюмрі.

Отже, ввести в експлуатацію залізницю БТК в 2012 р. Азербайджану, Туреччині й Грузії завадили передусім зовнішні суб'єктивні регіональні чинники – це спочатку постійний тиск на Тбілісі з боку Москви і Вірменії, згодом російсько-грузинська війна в серпні 2008 р. та вірменсько-турецьке зближення 2009-2010 рр. Проте ці чинники носили й характер бумерангу. Наприклад, російсько-грузинська війна змінила позицію Тбілісі на прямо протилежну, як і вірменський «Біль про геноцид» позицію Анкари.

До об'єктивних перешкод належать: геологічна складність маршруту прокладання магістралі та складні природні умови в зимовий період.