

DOI: 10.31696/2618-7302-2023-3-208-219

ДОРОГА БАКУ–ТБИЛИСИ–КАРС: ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ

© 2023

И. В. Федулов¹

В статье показаны значимость осуществленного в XXI в. регионального транспортного проекта «Баку–Тбилиси–Карс», его место во взаимоотношениях Турции со странами Закавказья, позиции стран — как непосредственных участников этого проекта, так и соседних, в том числе России, и позиции стран, находящихся далеко от региона (ЕС и США). В историческом обзоре обозначено, что железнодорожная связь Закавказья и востока современной Турции была установлена во времена Российской империи в конце XIX в. Автор дает анализ сложных финансовых и геополитических проблем, возникших при строительстве дороги «Баку–Тбилиси–Карс». В работе приведена динамика изменения грузооборота. Автор приходит к выводу, что дорога «Баку–Тбилиси–Карс» за несколько лет существования доказала свою эффективность как с экономической точки зрения, так и с позиций укрепления безопасности в регионе.

Прогнозы об увеличении мощности проекта основаны на широком использовании как данных национальной статистики, так и полученных автором полевых материалов. В работе оценивается как высокая вероятность использования дороги «Баку–Тбилиси–Карс» для увеличения транзитной торговли России с Центральной Азией и Китаем, для сопряжения ее с МТК «Север–Юг», что объективно отвечает экономическим и политическим интересам нашей страны.

Ключевые слова: Турция, Азербайджан, Грузия, железная дорога, грузооборот, Армения, логистика, транзит

Для цитирования: : Федулов И. В. Дорога Баку–Тбилиси–Карс: прошлое и настоящее. *Вестник Института востоковедения РАН.* 2023. № 3. С. 208–219. DOI: 10.31696/2618-7302-2023-3-208-219

BAKU–TBILISI–KARS RAILWAY: THE PAST AND THE PRESENT

Ilia V. Fedulov

The article analyzes the transport project “Baku-Tbilisi-Kars”, its place in Turkey’s relations with the countries of Transcaucasia. Shows the relations of the countries as direct participants in this project, as well as neighboring countries, including Russia, and the positions of countries located far from the region: EU and USA. The historical review shows that the railway connection between Transcaucasia and the east of modern Turkey was established during the Russian Empire at the end of the 19th century. The author gives an analysis of the complex financial and geopolitical problems that arose during the construction of the «Baku–Tbilisi–Kars» road. The author comes to the conclusion that the road “Baku-Tbilisi-Kars” for several years of work has proved its effectiveness both from an economic point of view and from the standpoint of strengthening security in the region.

¹ Федулов Илья Викторович, кандидат технических наук, научный сотрудник Отдела экономических исследований Института востоковедения РАН, Москва; i.fedulov@ivran.ru

Ilia V. Fedulov, Ph. D. (Engineering), Scientific Researcher, Department of Economic Studies, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow; i.fedulov@ivran.ru
ORCID: 0000-0002-3621-8234

Forecasts about the increase in the capacity of the project are based on the wide use of both national statistics and field materials received by the author. The paper assesses as a high probability of using the Baku–Tbilisi–Kars road to increase transit trade with Central Asia and China, to connect it with the International North – South Transport Corridor, which objectively meets the economic and political interests of Russia.

Keywords: Türkiye, Azerbaijan, Georgia, railway, cargo turnover, Armenia, logistics, transit

For citation: Fedulov I. V. Baku–Tbilisi–Kars railway: the past and the present. *Vestnik Instituta vostokovedenija RAN*. 2023. No. 3. Pp. 208–219. DOI: 10.31696/2618-7302-2023-3-208-219

ИСТОРИЯ ПРОЕКТА

Железная дорога, связывающая Закавказье с территорией современного турецкого региона Восточная Анатолия, была построена еще во времена Российской империи как железная дорога Тифлис²–Карс и введена в эксплуатацию в 1899 г. Она проходила через г. Александрополь (современный г. Гюмри) и строилась как военная. В будущем продолжение этой дороги из Карса в Сарыкамыш, построенное в начале XX в., сыграло одну из решающих ролей в победе русских войск в известном сражении с войсками Османской империи при Сарыкамыше зимой 1914–1915 гг. По нему доставлялись в зону боевых действий боеприпасы, орудия, перебрасывались войска.

Дорога Тифлис–Александрополь (Гюмри)–Карс имела широкую «русскую» колею (1524/1520 мм), и турецкий ее участок оставался таким же до начала 60-х гг. XX в., когда от Эрзерума до пограничной станции «Акьяка» на границе с СССР (Армянская ССР) она была «перешита» на европейскую колею шириной 1435 мм. Пограничная станция «Ахурян» (на территории Армянской ССР) являлась одним из ключевых звеньев в грузообороте между Турцией и СССР. Здесь происходила перевалка грузов из-за разницы ширины железнодорожной колеи, и до начала 90-х гг. станция поддерживалась в рабочем состоянии.

После оккупации Армянской части территории Азербайджана (1-я Карабахская война) Турция в 1993 г. закрыла границу с Арменией, в том числе и железнодорожную линию Карс–Гюмри. В результате прямое железнодорожное сообщение между Турцией и Грузией (как и с Азербайджаном) было прервано.

Необходимость обеспечения логистической связанности Турции, Грузии и Азербайджана, а также транзита грузов из Китая на Запад (увеличение этого грузопотока в перспективе стало понятно всем сторонам) привело к осознанию необходимости создания аналогичного транспортного маршрута. Поэтому в том же 1993 г. в Анкаре турецко-грузинской Объединенной транспортной комиссией был разработан проект железнодорожной магистрали Карс–Ахалкалаки–Тбилиси–Баку (КАТБ). Предполагалось, что этот маршрут станет важным участком спроектированного ЕС транспортного коридора Европа–Кавказ–Азия (TRASECA).

Основным инициатором проекта КАТБ стал Азербайджан, который помимо упрочения своего регионального влияния стремился повысить собственное участие и в решении проблем международного уровня. Поэтому с его стороны не было причин тормозить реализацию проекта.

Отметим, что дорога Баку–Тбилиси существовала, но требовала серьезной реновации.

Аналогично и у Турции не было ни политических, ни экономических резонов выступить против проекта. Официальный Тбилиси тоже поддерживал строительство дороги.

Объективно против могли быть Армения и Россия. Армения считала, что строительство КАТБ преследует исключительно политическую цель — изолировать Армению от региона.

² Название Тбилиси до 1936 г.

Россия считала, что новая магистраль сможет отобрать часть грузопотока по направлению Восток–Запад. С их точки зрения магистраль имеет больше не экономическое, а военно-политическое значение и необходима для укрепления связей между Турцией и Азербайджаном.

Как отмечали некоторые турецкие исследователи, уже тогда армянское лобби через США оказывало давление на Грузию, чтобы проект не был реализован [Üzümcü, Akdeniz, 2014, s. 190].

В силу различных причин осуществление задуманного откладывалось, и только в 2001 г. президент Грузии Э. Шеварнадзе заявил о китайском инвесторе, готовом взять на себя финансирование строительства, однако в реальности тот так и не объявился³.

28 сентября 2002 г. вновь собралась турецко-грузинская комиссия по ускорению строительства магистрали, и тогда же была озвучена сумма в 600 млн долл., необходимых для строительства дороги [Çelebioglu, 2005, s. 54–55].

Во время открытия нефтепровода Баку–Тбилиси–Джейхан в мае 2005 г., видя успешное завершение сложного инфраструктурного проекта — транскавказского энергетического коридора, лидеры Азербайджана, Грузии и Турции вернулись и к идее строительства железной дороги.

В сентябре 2005 г. в Стамбуле произошла встреча министров транспорта трех стран — Турции, Грузии и Азербайджана, на которой была предпринята попытка привлечь к проекту Казахстан, в том числе и для решения финансовых вопросов. Но эта идея не получила дальнейшей практической реализации.

В это же время Армения не оставляла дальнейших попыток не допустить строительства железнодорожной магистрали. Так, в 2005 г. на совещании по расширенным европейским маршрутам при Комиссии по транспорту ЕС представитель Армении заявил: «Этот проект (БТАК — И. Ф.) не должен осуществляться на налоги, собранные в Европе. Есть линия, которая закрыта с 1991 года, пусть ее откроют». В ответ представители ЕС заявили, что строительство этой новой железнодорожной линии (БТАК — И. Ф.) не имеет прямого отношения к ЕС⁴.

Также в турецких СМИ прошла информация, что Армения воздействует на грузинскую бюрократию с помощью взяток для торможения проекта. В частности, грузинской стороной были «потеряны» карты, необходимые для составления технико-экономического обоснования⁵.

Сомнения в нужности магистрали для Грузии стали высказывать не только армянские эксперты⁶, но и грузинские чиновники. Так, госминистр Грузии Каха Бендукидзе скептически оценил перспективы этого проекта. Он заявил, что хотя проект весьма важен для Грузии, но до сих пор не существует точных расчетов, обосновывающих его экономическую привлекательность, поэтому о его реализации можно говорить лишь в отдаленной перспективе⁷.

Несмотря ни на что, в 2006 г. турецкой компанией «Yuksel Dononik» было сделано технико-экономическое обоснование (ТЭО) железной дороги КАТЬ. Согласно произведенным ею расчетам, стоимость проекта оценивалась в 360 млн долл. Протяженность дороги составляла 104 км, из них 29 км должны были пройти по территории Грузии, а 75 км — по территории

³ Мосаки Н. З. Проект железной дороги Баку — Тбилиси — Карс. Институт Ближнего Востока. URL: <http://www.imes.ru/rus/stat/2007/22-05-07a.htm> [кодировка: кириллица (windows)] (дата обращения: 06.06.2023).

⁴ «Kars-Tiflis-Bakü» Ermenileri çıldırttı. Haberler, Haber, Son Dakika Haberler, Gazeteler — Yeni Şafak. 4.06.2005. URL: <https://www.yenisafak.com/ekonomi/kars-tiflis-baku-ermenileri-cildirtti-2743821> (дата обращения: 07.06.2023).

⁵ Erivan, Demir İpek Yolu'nu rüşvet vererek engelledi. Haberler, Haber, Son Dakika Haberler, Gazeteler — Yeni Şafak. 06.07.2006. URL: <https://www.yenisafak.com/gundem/erivan-demir-ipek-yolunu-rusvet-vererek-engelledi-2720944> (дата обращения: 06.06.2023).

⁶ См., например: Эксперт: Проект Карс–Ахалакаки–Тбилиси–Баку противоречит интересам Грузии. ИА REGNUM. 28.12.2006. URL: <https://regnum.ru/news/762208> (дата обращения: 06.06.2023).

⁷ Мосаки Н. З. Проект железной дороги...

Турции. Т.е. речь шла в основном о новом участке железной дороги, который надо построить. Необходимо заметить, что трасса новой железной дороги между Карсом и Ахалкалаки должна была пройти в пустынных горных районах и на довольно большой высоте над уровнем моря. Например, город Карс располагается на высоте 1768 м над уровнем моря.

Согласно этому проекту, в первый год эксплуатации ожидалась загруженность линии в 2–3 млн т грузов с дальнейшим увеличением грузооборота до 5–8 млн т [Оганесян, 2012, с. 72]. Азербайджан одобрил проект полностью, но у грузинской стороны возникли вопросы к экономической и технической его частям.

В этом же 2006 г. Палата представителей Конгресса США проголосовала за то, что никакие американские фонды не будут использованы для содействия проекту железной дороги Карс–Ахалкалаки–Тбилиси–Баку, строящейся в обход Армении. Один из поддержавших документ (резолюция H.R. 5068) — конгрессмен Джозеф Коули заявил, что «эти меры будут способствовать стабильности на Южном Кавказе, в то время как финансирование подобного железнодорожного проекта противоречит интересам США»⁸. Участие армянского лобби в принятии этого документа представляется весьма вероятным.

Комментируя данное решение, министр экономического развития Грузии Ираклий Чогувадзе заявил: «Если США отказались финансировать проект, то это не проблема. Существуют другие страны и финансовые институты, которые могут принять участие в проекте. Потенциальными донорами в грузинском руководстве рассматриваются Казахстан и Китай, с которыми ведутся переговоры»⁹.

Однако возникла еще одна проблема: так как планировалось, что трасса дороги на территории Грузии пройдет по районам, населенным этническими армянами, местное население стало выступать против. Так, председатель земляческого союза грузинских армян «Джавахи» Ширак Торосян сказал, что несмотря на экономические выгоды, которые принесет для жителей района проект дороги, «...осознав, что строительство дороги не отвечает интересам родины — Армении, джавахицы выступают против этого»¹⁰.

Но уже в январе 2007 г. в Тбилиси представители госструктур Турции, Грузии и Азербайджана подписали рамочное соглашение по проекту строительства. Одновременно было подписано кредитное соглашение между Азербайджаном и Грузией, по которому Азербайджан выделял Грузии кредит в 200 млн долл. на 25 лет под 1%.

На территории Грузии было запланировано провести реабилитацию 192 км железнодорожного полотна и строительство новых 29 км дороги. Кроме того, в Ахалкалаки должны были создать пункт по переводу поездов с действующей в Грузии широкой «российской» колеи 1520 мм на «европейскую» 1435 мм. Стоимость всего проекта железнодорожной магистрали Баку–Тбилиси–Ахалкалаки–Карс оценивалась уже в 422 млн долл., а с учетом стоимости обустройства прилегающей инфраструктуры — около \$600 млн долл.¹¹

7 февраля 2007 г. в Тбилиси президентами Грузии и Азербайджана и премьер-министром Турции на трехстороннем саммите по региональному сотрудничеству была подписана

⁸ Маркедонов С. Железнодорожный Баку–Джейхан. Политком.Ру: информационный сайт политических комментариев. 14.12.2007. URL: <https://www.politcom.ru/5484.html> (дата обращения: 06.06.2023).

⁹ ЖД Карс–Ахалкалаки–Тбилиси–Баку: за и против. Грузия Online. Информационно-аналитический портал. 20.06.2006. URL: <https://www.apsny.ge/analytics/1150822399.php> (дата обращения: 06.06.2023).

¹⁰ Армяне «против» строительства железной дороги Карс–Ахалкалаки, но «за» «Вызовы тысячелетия». Новости России, СНГ и мира — ИА REGNUM. 14.06.2006. URL: <https://regnum.ru/news/656671> (дата обращения: 06.06.2023).

¹¹ Турция, Азербайджан и Грузия оформили пакет документов по региональному сотрудничеству // Новости России, СНГ и мира — ИА REGNUM. 07.02.2007. URL: <https://regnum.ru/news/779091> (дата обращения: 06.06.2023).

«Декларация о едином видении регионального сотрудничества». В документе говорилось о том, что «три страны приступили к длительным и прогнозируемым отношениям¹²». Также стороны подписали многочисленные рабочие документы, касающиеся в том числе и новой железной дороги. В ходе саммита было решено изменить название проекта на «Баку–Тбилиси–Карс» (БТК). Под этим названием он и работает по настоящее время. Новое название стало похожим на название нефтепровода «Баку–Тбилиси–Джейхан» и газопровода «Баку–Тбилиси–Эрзерум».

Позже в том же месяце президент Азербайджана Ильхам Алиев подписал указ «О реализации мероприятий в рамках проекта Баку–Тбилиси–Карс», открывший финансирование строительства со стороны Азербайджана.

На территории Грузии первый камень в основание будущей дороги был заложен уже в ноябре 2007 г., на церемонии присутствовали президенты Азербайджана, Турции и Грузии. Начало турецкого участка железной дороги было положено в городе Карсе 24 июля 2008 г. также тремя президентами: Абдуллой Гюлем, Михаилом Саакашвили и Ильхамом Алиевым¹³.

Ожидалось, что проект будет завершен в 2011 году. На первом этапе предполагалось, что по данному маршруту ежегодно будет перевозиться 1 млн пассажиров и 6 млн 500 тыс. тонн грузов¹⁴.

В августе 2010 г. в карсской газете были приведены слова министра транспорта Турции о том что «35% 76-километрового участка линии, проходящего через Турцию, завершены, а работы на 26-километровом участке, проходящем через Грузию, идут в соответствии с планом»¹⁵.

Следует отметить, что на участке Карс–Ахалкалаки граница между Турцией и Грузией проходит в строящемся тоннеле (2375 м тоннеля находятся в границах Турции и 2070 метров — в границах Грузии). Сам тоннель, как оказалось в процессе работ, расположен в очень сложных геологических условиях, что затормозило строительство и сдвинуло его сроки.

Из 76 км железной дороги на территории Турции 24 км проходят в тоннелях. Имеется 2 виадука общей длиной 550 м. Использование тоннелей вместо сооружения насыпей было выбрано для сохранения уникальной высокогорной природы Восточной Анатолии.

Работы продвигались медленно. В июне 2013 г. состоялась церемония сварки рельсов в селе Мезра около г. Карса. Характерно, что в ходе этой церемонии министр транспорта Б. Йылдырым отметил, что «в течение 10 лет, с 1993 г., в проекте не было никакого прогресса»¹⁶. В декабре 2016 г. были проведены тестовые проезды тепловозной нагрузки на последнем строящемся участке в Грузии до турецкой границы.

30 октября 2017 г. состоялось долгожданное официальное открытие железнодорожного маршрута Баку–Тбилиси–Карс в присутствии президента Турции Р. Эрдогана с женой, премьер-министра Грузии Г. Квирикашвили и президента Азербайджана И. Алиева (Рис. 1).

¹² Ухудшение отношений с Россией перекроет путь Грузии в НАТО: Обзор грузинских СМИ за неделю. Новости России, СНГ и мира — ИА REGNUM. 19.02.2007. URL: <https://regnum.ru/article/784932> (дата обращения: 06.06.2023).

¹³ Kars-Tiflis-Bakü demiryolu projesinin türkiye ayasının temeli atıldı. TCDD — Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları. 09.04.2012. URL: <https://www.tcdd.gov.tr/haberler/kars-tiflis-baku-demiryolu-projesinin-turkiye-ayasinin-temeli-atildi> (дата обращения: 06.06.2023).

¹⁴ Hamdi A. Demirle dostluk ağlarını ördüler. Haberler, Haber, Son Dakika Haberler, Gazeteler — Yeni Şafak. 25.07.2008. URL: <https://www.yenisafak.com/gundem/demirle-dostluk-aglarini-orduler-130875> (дата обращения: 06.06.2023).

¹⁵ «Demir İpek Yolu»nda Tam Gaz. Kars Hüryurt Gazetesi. 04.08.2010. URL: <https://www.gazetekars.com/demir-ipek-yolunda-tam-gaz-1501h.htm> (дата обращения: 06.06.2023).

¹⁶ BTK için ilk ray. Haberler, Haber, Son Dakika Haberler, Gazeteler — Yeni Şafak. 27.06.2013. URL: <https://www.yenisafak.com/gundem/btk-icin-ilk-ray-536081> (дата обращения: 06.06.2023).

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ

Отметим некоторые технические особенности линии. Электрофицированные пути находятся на территориях Грузии и Азербайджана. На территории Турции электрификация железных дорог в 2022 г. заканчивается на ст. Диври (Divriği), которая находится западнее г. Эрзинджана. Дальше на восток в сторону г. Карса грузовые и пассажирские поезда передвигаются на тепловозной тяге.

Смена тележек грузовых вагонов (с «широкой» колеи на «европейскую») на ст. Ахалкалаки — не единственное препятствие для обеспечения полного оборота грузовых вагонов между странами. Сохраняется разница в габаритах грузовых вагонов, и некоторые грузовые вагоны Азербайджанской железной дороги не смогут безопасно выезжать за пределы Карса дальше на запад в сторону Стамбула.

Удивление вызывает и уровень путевой инфраструктуры на турецком участке. Так, в апреле 2023 г. автор видел на главном ходу по ст. Карс ручные стрелочные переводы, что для современных железнодорожных путей выглядит явно устаревшим.

Интересно отметить, что планировалось и пассажирское движение по этой линии. В качестве подвижного состава предполагалось использовать поезда швейцарской фирмы «Stadler», т. к. они могут изменять ширину колеи в процессе движения. Азербайджанские железные дороги закупили 30 вагонов различных классов обслуживания, в том числе и вагон-ресторан. Стоимость контракта составила 120 млн швейц. фр. В марте 2019 г. первые вагоны, прибывшие из Швейцарии в Стамбул, в составе пробного поезда совершили технический рейс из Стамбула в Тбилиси¹⁷. Планировались различные сроки начала запуска пассажирского движения, но на июнь 2023 г. пассажирское движение по линии Баку–Тбилиси–Карс отсутствует.

Общий объем грузоперевозок по железнодорожной линии Баку–Тбилиси–Карс приведен в Таблице 1.

Таблица 1. Объем грузоперевозок по железнодорожной линии Баку–Тбилиси–Карс, т.

	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
I квартал	6 527	21 469	62 083	92 095	94 682	48 832
II квартал	21 281	16 321	95 472	145 501	131 263	
III квартал	22 776	23 237	32 441	137 189	120 001	
IV квартал	16 809	49 147	34 948	102 100	66 419	
Всего	67 393	110 174	224 944	476 885	412 365	

Источник: Грузовые перевозки на Азербайджанских железных дорогах. <https://freight.ady.az/media/statistik-melumatlar>.

Грузооборот по ст. Карс приведен в таблице 2.

Таблица 2. Грузооборот импорта и экспорта по ст. Карс в 2020–2022 гг.

Год	Месяц	Количество поездов		Количество вагонов		Грузы, нетто, т.		Грузы, брутто, т.	
		Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
2020	Январь	8	26	121	409	4 219	21 650	7 251	31 556
	Февраль	8	22	113	432	4 678	20 933	7 329	31 199
	Март	11	11	214	283	6 436	12 167	11 567	18 994

¹⁷ Первый пассажирский поезд прибыл в Грузию по ж/д Баку–Тбилиси–Карс. Trend — News from Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Turkmenistan, Uzbekistan, Iran and Turkey. 26.03.2019. URL: <https://www.trend.az/business/3037322.html> (дата обращения: 06.06.2023).

Год	Месяц	Количество поездов		Количество вагонов		Грузы, нетто, т.		Грузы, брутто, т.	
		Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
2020	Апрель	18	21	516	542	15 012	26 580	27 308	39 669
	Май	20	25	425	496	13 819	23 643	24 721	36 458
	Июнь	14	13	251	265	7 741	13 444	13 653	19 826
	Июль	11	11	177	282	6 318	7 538	10 706	14 214
	Август	11	13	167	247	5 680	9 314	10 299	15 291
	Сентябрь	5	7	80	151	2 955	4 442	4 978	8 104
	Октябрь	7	6	146	94	4 335	3 315	8 136	5 683
	Ноябрь	5	5	124	117	3 890	3 788	6 896	6 880
	Декабрь	17	13	332	310	8 885	11 690	20 718	36 260
	ИТОГО:	135	173	2666	3628	83 968	158 504	153 562	263 934
2021	Январь	20	21	412	424	4 977	15 611	14 045	25 999
	Февраль	26	26	715	712	4 942	23 834	21 546	39 353
	Март	26	28	641	760	8 361	26 318	22 463	42 762
	Апрель	33	33	880	769	10 101	31 120	30 686	49 688
	Май	32	32	860	945	6 889	39 399	27 284	61 736
	Июнь	31	31	772	773	8 541	30 083	23 614	48 527
	Июль	33	33	929	1 063	8 930	39 817	29 319	63 603
	Август	32	33	803	812	4 519	28 879	13 966	62 503
	Сентябрь	39	41	911	986	11 246	35 133	30 493	58 334
	Октябрь	39	37	958	901	8 105	34 969	30 569	55 748
	Ноябрь	36	34	874	966	12 603	35 339	33 436	57 027
	Декабрь	28	31	738	830	9 203	28 977	27 112	48 547
ИТОГО:	375	380	9 493	9 941	98 417	369 479	304 533	613 787	
2022	Январь	27	27	420	657	14 665	19 613	30 848	35 388
	Февраль	29	29	180	703	7 023	24 258	24 215	41 385
	Март	25	24	243	713	7 368	15 015	21 902	25 755
	Апрель	22	23	318	536	10 194	18 943	22 036	32 586
	Май	31	32	410	770	13 983	35 397	31 602	54 804
	Июнь	33	35	305	965	10 901	42 129	34 691	66 081
	Июль	32	35	269	805	9 497	36 448	29 149	56 072
	Август	28	29	208	617	7 411	29 014	25 325	44 227
	Сентябрь	22	25	188	615	10 413	30 368	25 625	45 136
	Октябрь	24	26	159	705	5 574	35 185	20 688	52 246
	Ноябрь	18	19	199	452	5 552	15 304	14 832	26 851
	Декабрь	16	15	309	246	11 393	8 967	20 415	14 805
ИТОГО:	307	319	3 308	7 784	113 974	310 641	301 328	495 336	

Источник: получено автором у начальника ст. Карс

Из таблицы 2 видно, что средняя интенсивность движения поездов по магистрали БТК составляла чуть менее двух поездов в сутки в течение года. В 2020 г. перевозки импорта и экспорта составили 417,5 тыс. т брутто, в 2021 г. выросли до 918,3 тыс. т брутто, а в 2022 г. немного уменьшились — до 796,7 тыс. т брутто. Грузооборот в 2022 г. по сравнению с 2020 г. вырос на 90,82%.

В 2017 г. на восточной окраине г. Карса началось строительство логистического центра. Центр занимает площадь в 400 тыс. м², рассчитан на обработку 412 тыс. т грузов, имеет 19 путей и 5,5-километровую соединительную ветку к основной трассе БТК. Предусмотрены

мастерские для ремонта как грузовых, так и пассажирских поездов. Стоимость строительства была озвучена в 221,816 млн турецких лир.

В ноябре 2021 г. центр начал работу (Рис. 2). Всего в Турции к концу 2023 г. планируется довести количество работающих логистических центров до 15¹⁸.

По маршруту БТК перевозятся различные грузы — не только контейнеры, но, например, и такой специфический груз, как различные трубы.

За первые шесть месяцев 2021 г. было перевезено 11 084 контейнера в TEU¹⁹. За весь 2020 г. — 11 748 в TEU. Интересно отметить, что в 2020 г. 940-метровый грузовой поезд с контейнерами (рекорд для этой магистрали) отправился из Турции в Узбекистан через Каспий.

С 2021 г. по железнодорожной линии БТК на регулярной основе курсируют контейнерные поезда из Турции в Центральную Азию и Китай, а также из Китая в Европу. Контейнеры пересекают Каспийское море на фидерных судах, отправляясь из порта Баку в порт Актау и обратно. Транспортировка осуществляется в рамках Транскаспийского Международного Транспортного Маршрута (ТМТМ).

В Баку в апреле 2021 г. в рамках этого проекта прибыл первый контейнерный экспресс-поезд «ТУРКУАЗ». В тестовом поезде в двадцати одном 45-футовом контейнере в Азербайджан было доставлено 588 т груза из Турции. Контейнерный экспресс-поезд «ТУРКУАЗ» (TURKUAZ) — это логистический продукт, разработанный ООО «ADY Container» совместно с партнерами «Pasifik Eurasia Logistics» (Турция) и «GR Logistics and Terminals» (Грузия). Поезд осуществляет грузоперевозки два раза в неделю из Стамбула и Мерсина в Баку и в обратном направлении. Время в пути составляет около шести суток. Например, в июне 2021 г. в рамках проекта поезда «ТУРКУАЗ» из Азербайджана в Турцию было перевезено 2214 т груза, а из Турции в Азербайджан — 3780 т груза. В контейнерах в основном доставляли из Турции в Азербайджан химические продукты, строительные материалы и сахарный песок [Шурганова, 2021, с. 80].

Также в рамках проекта в 2022 г. только для компании «Азералюминий» было перевезено 486 контейнеров по маршруту Гянджа–Турция и 204 контейнера по маршруту Турция–Гянджа²⁰.

Важно отметить, что с 17 сентября 2021 г. в рамках этого проекта («ТУРКУАЗ») началось применение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС. Применение этого документа помогает достичь экономии времени и затрат на транспортировку грузов.

В настоящее время узким местом БТК остается грузинский участок дороги, проходящий по горно-лесистой местности со сложным рельефом. На текущий момент необходимо провести дополнительные мероприятия для увеличения его пропускной способности и повышения безопасности перевозок. На участке Марабда–Карцахи ведутся необходимые работы, на 12 станциях осуществляются работы по электроснабжению, установке оборудования связи и сигнализации²¹, для чего с середины мая 2023 г. временно ограничена перевозка грузов. Инвестиции со стороны Азербайджана на работы по увеличению пропускной способности грузинского участка составят более 120 млн долл. США. Одновременно Азербайджан сообщил

¹⁸ Kars-Nahçıvan Demiryolu Projesi ile ilgili fizibilite çalışmalarının sürdürülmesi kararı alındı. Haberler, Haber, Son Dakika Haberler, Gazeteler — Yeni Şafak. 14.06.2021. URL: <https://www.yenisafak.com/ekonomi/kars-nahcivan-demiryolu-projesi-ile-ilgili-fizibilite-calismalarinin-surdurulmesi-karari-alindi-3638178> (дата обращения: 06.06.2023).

¹⁹ TEU — от англ. *twenty-foot equivalent unit* — условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств.

²⁰ В Турцию отправлено 74 контейнера алюминиевой продукции. АЗЕРТАДЖ — Азербайджанское государственное информационное агентство. 16.12.2022. URL: <https://azertag.az/ru/xeber/2412839> (дата обращения: 06.06.2023).

²¹ БТК расширяют для привлечения большего количества грузов в Средний коридор. Новости и погода Азербайджана, Армении и Грузии — портал Day.Az. 26.05.2023. URL: <https://news.day.az/economy/1567907.html> (дата обращения: 07.06.2023).

о планах расширить пропускную способность торгового морского паромного терминала в Аляте (г. Баку) с 15 млн до 25 млн т и 1 млн. TEU, что в перспективе поможет увеличить грузооборот и экономическую привлекательность маршрута БТК.

Как отмечалось ранее, в восточной части Турции электрификация железной дороги заканчивается на ст. Диври. Также следует заметить, что трасса от ст. Диври в сторону г. Карса проложена через горные массивы с множеством тоннелей и маленькими радиусами кривых в плане на кривых участках пути. Особенно это видно на участке Карс–Эрзерум, где трасса проложена в начале XX в. еще военными инженерами Российской империи и мало отвечает современным скоростным требованиям перевозки грузов и пассажиров. Поэтому в рамках турецкой Президентской годовой программы на 2023 г. предусмотрены мероприятия по реконструкции линии Диври–Карс, будут привлечены иностранные кредиты и проведен строительный тендер. Реконструкция является частью общей программы по устранению узких мест на участке Карс–Эрзерум–Эрзинджан–Сивас–Малатья–Газиантеп и улучшению логистических процессов для обрабатывающей промышленности, горнодобывающей отрасли и транспортного коридора в регионе²².

Россия, в начале проекта отрицательно относившаяся к идее его реализации, к концу 2010-х гг. изменила свое мнение. Так, заместитель гендиректора ОАО РЖД Алексей Шило в марте 2019 г. заявил, что РЖД ищет новые экспортные направления и одновременно с уже работающей логистической схемой поставки угля в грузинский порт Поти готова рассматривать поставку угля и других товаров в Турцию по БТК²³.

В мае 2019 г. главы ОАО «РЖД», Азербайджанских и Турецких железных дорог подписали трехсторонний меморандум о сотрудничестве в области развития железнодорожных перевозок. Меморандум предусматривает совместные действия для обеспечения регулярных железнодорожных перевозок по маршруту Баку–Тбилиси–Карс, включая установление экономически обоснованных тарифов и привлечение новой грузовой базы.

В 2021 г. АО «РЖД Логистика» и турецкий логистический оператор «Pasifik Eurasia Logistics» организовали отправку первого контейнерного поезда из Турции в Россию по железнодорожному коридору Баку–Тбилиси–Карс. Поезд, груженный 15 сорокафутовыми контейнерами с бытовой техникой (посудомоечные машины и газовые плиты), 29 января отправился со станции Маршандиз (Анкара, Турция) до пограничной станции Ахалкалаки (Грузия). Там контейнеры были перегружены с платформ колеи 1435 на платформы колеи 1520 и далее проследовали по БТК транзитом через территории Грузии и Азербайджана до станции назначения в России — Ворсино (Калужская область)²⁴, куда прибыли 10 февраля 2021 г.

БТК может служить альтернативой доставки грузов из России в Турцию (и наоборот) посредством автотранспорта. Резкое увеличение грузопотока, следующего из Турции в Россию после введения санкций ЕС в отношении российского и белорусского автотранспортного сектора, проходящего через существующий пограничный переход между Грузией и РФ в районе с. Верхний Ларс, вызвало перегруженность этого пропускного пункта. Пункт пропуска «Верхний Ларс» реконструируется в последнее время, в июле 2022 г. открыты 24 полосы

²² Sanayi, demir yolu hatlariyla beslenecek. Anadolu Ajansi. 28.10.2022. URL: <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/sanayi-demir-yolu-hatlariyla-beslenecek/2723070> (дата обращения: 06.06.2023).

²³ Наша «труба» — одного диаметра. Коммерсантъ: последние новости России и мира. 11.04.2019. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3939205> (дата обращения: 06.06.2023).

²⁴ «РЖД Логистика» отправила контейнерный поезд из Турции в Россию по БТК. Infranews — портал о логистике и транспорте. 01.02.2021. URL: <https://infranews.ru/logistika/57479-rzhd-logistika-i-pasifik-eurasia-logistics-otpravili-kontejnernyj-poezd-iz-turcii-v-rossiyu-po-btk/> (дата обращения: 06.06.2023).

для выезда с российской стороны для легкового транспорта. В настоящее время заканчивается более масштабная реконструкция, в результате которой общее количество полос в пункте пропуска «Верхний Ларс» увеличится до 39, из них 15 полос будут работать на грузовое сообщение. К началу мая 2023 г., по данным Министерства транспорта РФ, основные работы уже были выполнены на 77%²⁵.

Другим узким местом до сих пор является участок дороги между Квешети и Коби в Грузии, на котором расположен Крестовый перевал. Обильные снегопады и угроза схода снежных лавин делают невозможным движение по данному участку в среднем на протяжении 100 дней в году. Новый объездной участок протяженностью 22,7 км с шестью мостами и пятью тоннелями начал строиться в 2021 г. на средства правительства Грузии и кредиты Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) и Азиатского банка реконструкции (АБР) [Международный транспортный коридор..., 2022, с. 22]. Автомобильные пограничные пропускные пункты между Грузией и Турцией — в с. Сарпи (около г. Батуми) и в г. Пософ (около г. Ардахан). Если дороги при проезде через Сарпи современные и предназначены для грузового автотранспорта, то высокогорные сельские горные дороги при проезде через г. Пософ (население около 2 тыс. чел.) малопригодны для тяжелых грузовых машин. Так, в апреле текущего года после снегопада большегрузные автомобили с водителями из России не смогли проехать по заснеженной дороге, и пришлось вызывать помощь из близлежащих городов Карса и Ардахана (что имело резонанс в местных сегментах социальных сетей).

В перспективе, учитывая то, что в настоящее время Турция и Иран имеют железнодорожное сообщение, ожидаемая в ближайшие годы достройка участка железной дороги Решт–Астара в Иране позволит получить прямую связь коридора Баку–Тбилиси–Карс с международным транспортным коридором «Север–Юг».

«Скоростные железные дороги, которые будут построены в других областях Турции, соединятся с Баку–Тбилиси–Карс. Мы проложим линию от нашей станции Еркёй до Кайсери. Мы протянем эту линию до Эрзинджана, Эрзурума и Карса. А затем соединим с линией Баку–Тбилиси. Этой линией, именуемой «Железный шелковый путь», мы откроем в нашем регионе стратегический «дыхательный путь» мирового значения»²⁶, — сказал президент Турции Р. Т. Эрдоган на выступлении в г. Сивасе в мае 2023 г.

Таким образом, проект Баку–Тбилиси–Карс, как предрекали некоторые эксперты, не стал военной дорогой между Турцией и Азербайджаном. Несмотря на нейтральную позицию ЕС и отрицательную позицию США, при его реализации удалось преодолеть финансовые трудности и он стал реально работающим логистическим коридором, который способствует росту экономики не только стран-участниц (Турция, Грузия и Азербайджан), но также и соседних стран, в т. ч. России, и стран, находящихся на продолжении этого коридора, — стран Центральной Азии и Китая.

²⁵ Реконструкцию «Верхнего Ларса» обещают завершить к 15 июня. Trans.ru — Биржа автомобильных перевозок. 08.06.2023. URL: <https://trans.ru/news/rekonstruktsiyu-verhnego-larsa-obeschayut-zavershit-k-15-iyunya> (дата обращения: 08.06.2023).

²⁶ Эрдоган: мы будем развивать транспортную инфраструктуру с Азербайджаном. АЗЕРТАДЖ — Азербайджанское государственное информационное агентство. 23.05.2023. URL: <https://azertag.az/ru/xeber/2629181> (дата обращения: 06.06.2023).

Литература / References

Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва: Евразийский Банк развития, 2022 [*International North–South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure. Reports and working papers 22/2.* Almaty, Moscow: Eurasian Development Bank, 2022 (in Russian)].

Оганесян Г. Железнодорожный проект Карс–Ахалкалак–Тбилиси–Баку в контексте Турецко-Грузинских интересов. *21-й век: информационно-аналитический журнал.* 2012. Т. 3 [Hoganisyan G. Kars–Akhalkalak–Tbilisi–Baku railway project in the context of Turkish-Georgian interests. *21st century: information and analytical journal.* 2012. Vol. 3 (in Russian)] — EDN TRFFTT.

Шурганова А. Алятская свободная экономическая зона как важный стимул развития перевозок по коридорам Север — Юг и Восток — Запад. *Бюллетень ОСЖД.* № 4–5. 2021 [Shurganova A. Alyat free economic zone as an important incentive for the development of transportation along the North–South and East–West corridors. *OSJD Bulletin.* № 4–5. 2021 (in Russian)].

Çelebioglu T. 1990 sonrası Türkiye–Gürcistan İlişkileri. Yüksek Lisans Tezi / Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Ali Karaca. İstanbul: T. C. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, 2005 [Chelebioglu T. Türkiye–Georgia Relations after 1990. Master's Thesis / Thesis Advisor: Assist. Assoc. Dr. Ali Karaja. İstanbul: T. C. Marmara University Institute of Turkish Studies, 2005 (in Turkish)].

Üzümcü A., Akdeniz S. Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü–Tiflis–Kars Demiryolu Projesi. *Avrasya etüdler.* 2014. No. 45 [Uzumju A., Akdeniz S. New Silk Road: TRACECA and Baku–Tbilisi–Kars Railway Project. *Eurasian studies.* 2014. No. 45 (in Turkish)].

Электронные ресурсы / Electronic sources

Армяне «против» строительства железной дороги Карс–Ахалкалаки, но «за» «Вызовы тысячелетия». *Новости России, СНГ и мира* — ИА REGNUM. 14.06.2006. URL: <https://regnum.ru/news/656671> (дата обращения: 06.06.2023).

БТК расширяют для привлечения большего количества грузов в Средний коридор. *Новости и погода Азербайджана, Армении и Грузии* — портал Day.Az. 26.05.2023. URL: <https://news.day.az/economy/1567907.html> (дата обращения: 07.06.2023).

В Турцию отправлено 74 контейнера алюминиевой продукции. АЗЕРТАДЖ — Азербайджанское государственное информационное агентство. 16.12.2022. URL: <https://azertag.az/ru/xeber/2412839> (дата обращения: 06.06.2023).

ЖД Карс–Ахалкалаки–Тбилиси–Баку: за и против. *Грузия Online.* Информационно-аналитический портал. 20.06.2006. URL: <https://www.apsny.ge/analytics/1150822399.php> (дата обращения: 06.06.2023).

Маркедонов С. Железнодорожный Баку–Джейхан. Политком.Ру: информационный сайт политических комментариев. 14.12.2007. URL: <https://www.politcom.ru/5484.html> (дата обращения: 06.06.2023).

Мосаки Н. З. Проект железной дороги Баку — Тбилиси — Карс. Институт Ближнего Востока. URL: <http://www.iimes.ru/rus/stat/2007/22-05-07a.htm> [кодировка: кириллица (windows)] (дата обращения: 06.06.2023).

Наша «труба» — одного диаметра. *Коммерсантъ: последние новости России и мира.* 11.04.2019. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3939205> (дата обращения: 06.06.2023).

Первый пассажирский поезд прибыл в Грузию по ж/д Баку–Тбилиси–Карс. *Trend — News from Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Turkmenistan, Uzbekistan, Iran and Turkey.* 26.03.2019. URL: <https://www.trend.az/business/3037322.html> (дата обращения: 06.06.2023).

Реконструкцию «Верхнего Ларса» обещают завершить к 15 июня. *Trans.ru* — Биржа автомобильных перевозок. 08.06.2023. URL: <https://trans.ru/news/rekonstruktsiyu-verhnego-larsa-obeschayut-zavershit-k-15-iyunya> (дата обращения: 08.06.2023).

«РЖД Логистика» отправила контейнерный поезд из Турции в Россию по БТК. Infranews — портал о логистике и транспорте. 01.02.2021. URL: <https://infranews.ru/logistika/57479-rzhd-logistika-i-pasifik-urasia-logistics-otpravili-kontejnernyj-poezd-iz-turcii-v-rossiyu-po-btk/> (дата обращения: 06.06.2023).

Турция, Азербайджан и Грузия оформили пакет документов по региональному сотрудничеству. Новости России, СНГ и мира — ИА REGNUM. 07.02.2007. URL: <https://regnum.ru/news/779091> (дата обращения: 06.06.2023).

Ухудшение отношений с Россией перекроет путь Грузии в НАТО: Обзор грузинских СМИ за неделю. Новости России, СНГ и мира — ИА REGNUM. 19.02.2007. URL: <https://regnum.ru/article/784932> (дата обращения: 06.06.2023).

Эрдоган: мы будем развивать транспортную инфраструктуру с Азербайджаном. АЗЕРТАДЖ — Азербайджанское государственное информационное агентство. 23.05.2023. URL: <https://azertag.az/ru/heber/2629181> (дата обращения: 06.06.2023).

БТК için ilk ray (Первый рельс для БТК). Haberler, Haber, Son Dakika Haberler, Gazeteler — Yeni Şafak. 27.06.2013. URL: <https://www.yenisafak.com/gundem/btk-icin-ilk-ray-536081> (дата обращения: 06.06.2023).

«Demir İpek Yolu»nda Tam Gaz (Полный вперед на «Железном шелковом пути»). Kars Hüryurt Gazetesi. 04.08.2010. URL: <https://www.gazetekars.com/demir-ipek-yolunda-tam-gaz-1501h.htm> (дата обращения: 06.06.2023).

Erivan, Demir İpek Yolu'nu rüşvet vererek engelledi (Ереван заблокировал «Железный шелковый путь» взяточкой). Haberler, Haber, Son Dakika Haberler, Gazeteler — Yeni Şafak. 06.07.2006. URL: <https://www.yenisafak.com/gundem/erivan-demir-ipek-yolunu-rusvet-vererek-engelledi-2720944> (дата обращения: 06.06.2023).

Hamdi A. Demirle dostluk ağlarını ördüler (Хамди А. Они сплели железные сети дружбы). Haberler, Haber, Son Dakika Haberler, Gazeteler — Yeni Şafak. 25.07.2008. URL: <https://www.yenisafak.com/gundem/demirle-dostluk-aglarini-orduler-130875> (дата обращения: 06.06.2023).

Kars–Nahçıvan Demiryolu Projesi ile ilgili fizibilite çalışmalarının sürdürülmesi kararı alındı (Было принято решение продолжить технико-экономическое обоснование проекта железной дороги Карс–Нахичевань). Haberler, Haber, Son Dakika Haberler, Gazeteler — Yeni Şafak. 14.06.2021. URL: <https://www.yenisafak.com/ekonomi/kars-nahcivan-demiryolu-projesi-ile-ilgili-fizibilite-calismalarinin-surdurulmesi-karari-alindi-3638178> (дата обращения: 06.06.2023).

Kars-Tiflis-Bakü demiryolu projesinin türkiye ayağının temeli atıldı (Заложен фундамент турецкого участка железной дороги Карс–Тбилиси–Баку). TCDD — Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları. 09.04.2012. URL: <https://www.tcdd.gov.tr/haberler/kars-tiflis-baku-demiryolu-projesinin-turkiye-ayaginin-temeli-atildi> (дата обращения: 06.06.2023).

«Kars-Tiflis-Bakü» Ermenileri cıldırttı («Карс–Тбилиси–Баку» возбудил армян). Haberler, Haber, Son Dakika Haberler, Gazeteler — Yeni Şafak. 4.06.2005. URL: <https://www.yenisafak.com/ekonomi/kars-tiflis-baku-ermenileri-cildirtti-2743821> (дата обращения: 07.06.2023).

Sanayi, demir yolu hatlarıyla beslenecek (Промышленность будет прирастать железнодорожными путями). Anadolu Ajansı. 28.10.2022. URL: <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/sanayi-demir-yolu-hatlarıyla-beslenecek/2723070> (дата обращения: 06.06.2023).