



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

30/2022

Развитие грузовых железнодорожных коридоров Азербайджана

В течение последних десятилетий в Азербайджане наблюдалось снижение доли железных дорог на рынке перевозок. Так, например, в 2019 г. объем перевозки грузов по железной дороге снизился до 14 млн т по сравнению с более 26 млн т в 2006 г. Происходило это из-за усиления конкуренции со стороны расширяющихся сетей автомобильных дорог, нестабильным потоком импорта со стороны России и из черноморских портов через Грузию, а также неэффективности координации между операторами железнодорожных перевозок и паромных сообщений.

В сложившихся условиях и с учетом географического положения Азербайджана, выгодного с точки зрения участия страны в транзите грузов между Европой и Азией, перед национальными железными дорогами (ADY) встала задача по реконструкции и развитию грузовых транспортных коридоров.

В 2009 г. началась реконструкция коридора восток – запад длиной 503 км от Баку до станции Бейюк-Кесик в рамках программы создания международного транспортного коридора Баку – Тбилиси – Карс. Средства на реализацию проекта предоставили Всемирный банк и Чешский экспортный банк (СЕВ), работы выполняла компания Rail Trans Service по контракту стоимостью 573 млн долл. США. В 2021 г. модернизация коридора была завершена.

В этом же году запущено новое мультимодальное сообщение по транспортировке грузов в контейнерах через Каспийское море. Первый поезд с 50 контейнерами и грузами для азербайджанских потребителей отправился из китайского Сианя 6 декабря и прибыл в Баку 29 числа того же месяца. В

2022 г. контейнерные поезда будут курсировать на регулярной основе и доставлять грузы из Китая в Грузию и Турцию.

Также в 2021 г. начата реконструкция участка длиной 110 км Горадиз – Агбенд Зангезурского коридора с целью возрождения сообщения Баку с Нахичеванской Автономной Республикой. Зангезурский коридор проходит по северному берегу реки Арас, которая является естественной границей с Ираном для Армении и Азербайджана. Коридор не эксплуатируется с 1993 г. по причине конфликта в Нагорном Карабахе.

Восстановление этой линии создаст второй коридор север – юг, связывающий Иран с Азербайджаном, Россией, Грузией и потенциально с Арменией. Из Баку Зангезурский коридор подходит к станции Джульфа с востока. В северном направлении линия ведет к Еревану, в южном – в столицу Ирана – Тегеран через Тебриз, турецкий город Ван, иранский Суфьян и пограничный переход Рази.

В январе 2022 г. сдан в эксплуатацию первый 23-километровый участок железной дороги, ведущий в западном направлении от Горадиза. По готовому участку железной дороги уже начали курсировать поезда, в частности доставляющие материалы для строящегося продолжения этой железнодорожной линии.

В настоящее время ведутся работы по реконструкции коридора Ялама – Астара, который в направлении север – юг проходит от границы с Россией вдоль западного побережья Каспийского моря до иранской границы. Однако в полной мере эффективность этого проекта проявится только по завершении работ в коридоре Астара – Решт – Казвин – Тегеран на территории Ирана. Пока новая линия проходит за Астару на несколько километров. В марте 2018 г. был открыт участок, пересекающий границу по мосту через реку Астарачай. Эта линия построена по проекту стоимостью 60 млн долл. США, профинансированному азербайджанской стороной. Терминал площадью 35 га на иранской стороне эксплуатируют АДУ по соглашению сроком 25 лет с национальными железными дорогами Ирана (RAI). Здесь выполняется переход с колеи 1520 мм на колею 1435 мм.

В 2023 г. планируется ввести в эксплуатацию участок длиной 130 км между Астарой и Рештом, что откроет прямой маршрут между Россией и Ираном. Он станет ключевым элементом давно планируемого международного коридора длиной 7200 км направления север – юг.

Международные организации активно поддерживают идею развития коридора север – юг. В декабре 2017 г. Азиатский банк развития (ADB) одобрил кредит в размере 150 млн долл. США на реконструкцию двухпутного участка длиной 168 км от Сумгаита до границы с Россией. Этот кредит был предоставлен в рамках пакета финансирования в объеме

400 млн долл. США, направленного на развитие железнодорожного сектора Азербайджана.

Реконструкция коридора была завершена в декабре 2021 г., стоимость проекта составила 312 млн евро. Средства на его реализацию предоставили национальное правительство и агентство Agence Française de Développement (Франция), работы выполнили компании Kolin İnşaat (Турция) и Integra Construction KZ (Казахстан) под надзором Kocks Consult и SSF Ingenieure (Германия).

Необходимо отметить, что все возможные преимущества от реализации этих крупных проектов не получить без мероприятий на связанной с ними существующей инфраструктуре и без обновления парка подвижного состава.

В 2014 г. ADY и компания Alstom подписали рамочный контракт стоимостью 288 млн евро на поставку 50 электровозов: 40 грузовых Prima T8 AZ8A и 10 пассажирских Prima M4 AZ4A. Грузовые электровозы выпускает завод «Электровоз құрастыру зауыты» (ЭКЗ) в г. Нур-Султан (Казахстан), пассажирские собраны на заводе в Бельфоре (Франция).

Грузовые электровозы оборудованы для работы на линиях, электрифицированных на переменном токе 25 кВ, 50 Гц. Общая протяженность линий ADY составляет 2080 км. Большинство линий электрифицированы на постоянном токе 3 кВ. В Долгосрочную программу модернизации инфраструктуры и подвижного состава 2006 года включены предложения по переходу с электрификации на постоянном токе 3 кВ на переменный 25 кВ, 50Гц.

*Источники: Материалы компании Azərbaycan Dəmir Yolları (www.ady.az);
Railway Gazette International, 2022, №2, pp. 36–39.*