



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

40/2025

Перспективы развития железных дорог Грузии

Компания Georgian Railways (GR) учреждена в 1991 г. после распада СССР. GR эксплуатирует электрифицированную на всем протяжении сеть линий колеи 1520 мм протяженностью 1576 км, которая связывает практически все крупные центры страны. Грузино-абхазский конфликт разорвал сухопутную железнодорожную связь с Россией, но сохранились сообщения с Азербайджаном и Арменией на юге и паром между портами Поти и Кавказ.

Последующие годы характеризовались недостатком инвестиций в развитие и обслуживание транспортной инфраструктуры, включая железнодорожную, а также падением объемов грузовых и пассажирских перевозок, в том числе в международных сообщениях.

С целью увеличения объемов грузовых перевозок правительство страны в начале 2010-х годов приступило к реализации нескольких инфраструктурных проектов. Один из них – строительство линии вокруг Тбилиси для пропуска грузовых поездов в обход центральных районов города. Для его финансирования GR выпустили еврооблигации на сумму 250 млн долл. США и получили дополнительно заем 100 млн евро от Европейского банка реконструкции и развития. Однако, от проекта пришлось отказаться из-за ошибки в прокладке трассы линии слишком близко к берегам Тбилисского водохранилища. В результате размер долговых обязательств GR лишил компанию возможности получения внешнего финансирования для других проектов.

Еще один инициированный в 2010 г. проект охватывал модернизацию магистрали восток – запад, основным узким местом которой являлся участок

на Сурамском перевале между станциями Зестафони и Хашури. Первоначально проект предполагалось финансировать из собственных источников GR и завершить к 2019 г. Однако собственных средств GR оказалось недостаточно, на проект перенаправили ресурсы, оставшиеся неиспользованными после отказа от завершения проекта обхода Тбилиси. После многочисленных отсрочек открытие новой трассы линии ожидается в ноябре 2025 г.

В международном сообщении важную роль играет железная дорога Баку – Тбилиси – Карс (БТК), транспортный коридор, соединяющий железнодорожные сети Азербайджана, Грузии и Турции. В рамках проекта в 2007 г. было начато строительство линии длиной 105 км нормальной колеи от турецкого Карса до пункта перелома колеи в Ахалкалаки. По территории Грузии проходит участок длиной 29 км – от Ахалкалаки до границы. Открытие состоялось в октябре 2017 г. с курсированием в опытном порядке ограниченного числа поездов. Участок Ахалкалаки – Тбилиси в 2023 г. закрыли на реконструкцию и открыли после завершения работ в мае 2024 г. Расчетная провозная способность линии увеличена с 1 до 5 млн т грузов в год.

В 2013 г. железными дорогами Казахстана, Азербайджана и Грузии был дан старт инициативе «Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), или Средний коридор», как альтернативного варианта организации транзитных грузовых перевозок между Китаем и Европой с использованием железнодорожного и морского транспорта. На грузинской стороне основными узкими местами остаются порты Поты и Батуми из-за недостаточного развития портовых железных дорог и небольших контейнерных терминалов, что препятствует эффективной переработке маршрутных контейнерных поездов.

В 2016 г. правительством Грузии был объявлен победитель тендера на строительство глубоководного порта Анаклия – консорциум Anaklia Development, состоящий из местных и иностранных инвесторов. Несмотря на завершение в 2018 г. начального объема работ, в 2020 г. этот проект был закрыт. Однако в июне 2024 г. правительство страны объявило об участии китайско-сингапурского консорциума в строительстве и управлении портом. Его доля в совместном предприятии равна 49 %, государственной компании Anaklia Deep Sea Port – 51 %. Порт будет ориентирован на ускорение продвижения китайских грузов и станет важным транспортным узлом в инициативе «Один пояс – один путь» (Belt and Road, BRI).

Несмотря на инициативы по развитию Среднего коридора, контейнерный поток на GR остается незначительным. Основной объем грузовых перевозок приходится на массовые грузы – транзит нефтепродуктов

из Азербайджана. Объем перевозок во внутренних сообщениях невелик, в основном это минеральное сырье и уголь.

В секторе пассажирских железнодорожных перевозок основу пассажирского парка формируют электропоезда ЭР2, построенные на Рижском вагоностроительном заводе еще в годы существования СССР, часть которых прошла модернизацию в местных условиях. Поезда локомотивной тяги используются в дальних сообщениях. В 2012 г. GR приобрели 10 электропоездов у китайской корпорации CRRC для осуществления перевозок между Тбилиси и городами на Черноморском побережье. В 2016 г. были приобретены четыре двухэтажных электропоезда KISS постройки компании Stadler, которые обслуживают сообщение Тбилиси – Батуми.

В период пандемии пассажирские перевозки, субсидируемые за счет доходов от грузовых перевозок, на многих местных маршрутах прекратились и после отмены ограничений не возобновились, как и перевозки ночными поездами. Современное расписание движения поездов имеет традиционную, зависящую от спроса структуру. Поезда, связывающие удаленные населенные пункты с крупными городскими центрами, курсируют в часы пик, обычно выполняя один-два рейса в день, причем с ограниченными возможностями для согласованной пересадки между маршрутами. В летние месяцы число поездов, обслуживающих черноморские курорты, увеличивается.

В 2004 г. в GR были выделены три оператора: инфраструктуры, грузовых и пассажирских перевозок, это стало важным шагом в части обеспечения прозрачности управления и коммерциализации грузовых железнодорожных перевозок. Компания имеет структуру холдинга с современной системой корпоративного управления, при этом полное вертикальное разделение и открытый доступ к инфраструктуре пока не обсуждаются.

До 2023 г. владельцем GR была государственная холдинговая компания Partnership Fund, в ведении которой находились госпредприятия разного профиля. В январе 2023 г. GR перешли под начало Министерства экономики и устойчивого развития страны, что способствует координации действий в части разработки стратегии развития железнодорожной отрасли и ее реализации.

Также важным шагом на пути реформирования стало учреждение в июле 2023 г. Агентства железнодорожного транспорта Грузии (Rail Transport Agency of Georgia) с широким спектром полномочий – от контроля за обеспечением безопасности на транспорте до приведения действующих нормативных актов в соответствие с принятыми в ЕС. В обязанности

агентства также входит заключение контрактов на оказание социально необходимых транспортных услуг (PSO) и контроль за их исполнением.

В планах перспективного развития GR потенциально важный ресурс представляют высокие темпы роста транзитных перевозок по Среднему коридору. Завершение проекта модернизации линии через Сурамский перевал устранил узкое место и обеспечит прирост пропускной способности на направлении восток – запад. Однако остаются проблемы, связанные с возрастом парка подвижного состава, состоянием железнодорожной инфраструктуры на основной сети и в черноморских портах. Долговые обязательства, появившиеся после отказа от строительства обхода Тбилиси, препятствуют привлечению финансирования из внешних источников для продвижения проектов модернизации.

Обоснованные надежды связаны с повышением провозной способности линии Баку – Тбилиси – Карс. В августе 2024 г. грузинская компания Marabda-Kartsakhi Railway и железные дороги Азербайджана (ADY) учредили совместное предприятие BTKI Railways с функциями управления инфраструктурой и перевозками на грузинском участке БТК. В задачи нового СП входит повышение эффективности эксплуатации магистрали.

Значение железных дорог страны для национальной экономики подчеркивает следующий факт. По данным Агентства железнодорожного транспорта Грузии, к сентябрю 2024 г. объем грузовых перевозок наземным транспортом достиг 21 млн т, при этом доля GR составляла 44 %, что превышает средние величины, характерные для европейских железных дорог.

Для развития пассажирских перевозок заключение контрактов PSO гарантирует стабильность и открывает возможности для повышения уровня оказываемых населению услуг. Однако, следует отметить, что пока отсутствует орган, обеспечивающий непредвзятое распределение пропускной способности между грузовыми и пассажирскими поездами.

Источники: Материалы Агентства железнодорожного транспорта Грузии (www.rta.gov.ge); компании APM Terminals (apmterminals.com/en/poti); Railway Gazette International, 2024, № 12, pp. 38 – 4; Железные дороги мира.-2025.-№2.-с.22-28.