

7-е заседание Рабочей группы по железному транспорту ЦАРЭС

Вступительное слово

Г-н Давид Перадзе, генеральный директор Грузинской железной дороги (ГЖД)

Дамы и господа, уважаемые коллеги!

Я очень рад участвовать с вами сегодня в этом увлекательном и значимом мероприятии, и для меня еще большая честь быть с такой выдающейся группой лиц, принимающих решения, и экспертов со всего мира, которые представляют частный, государственный, правительственный и неправительственный секторы. Грузинская железная дорога фокусирует внимание на развитии нескольких областей, которые я кратко опишу, предоставив вам информацию о текущей ситуации, а также информацию о текущих и планируемых проектах.

Несмотря на острую, постоянную конкуренцию среди различных видов транспорта за грузовые перевозки, Грузинская железная дорога добилась рекордных цифры в прошлом году.

- Объемы грузоперевозок увеличились на 22%
- Доходы от грузовых перевозок увеличились на 26%
- Контейнерные перевозки по среднему коридору показали рекордно высокие результаты – 67%
- Я хотел бы подчеркнуть, что Грузинской железной дороге удалось увеличить объемы грузоперевозок за последние 4 года, и с 2018 по 2022 год темпы роста составляют 48%.

Для поддержки роста объема перевозок контейнерных или насыпных грузов у нас есть несколько текущих и будущих крупномасштабных проектов.

Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс жизненно важна для Грузии и всего региона, позволяя поездам следовать между Азербайджаном, Грузией и Турцией. Это исторический проект, который связывает Грузию и Турцию железной дорогой. Проект БТК предполагает строительство совершенно новой железнодорожной линии от Ахалкалаки (Грузия) до Карса (Турция). Железнодорожные линии обеих стран уже завершены. На начальном этапе проекта грузоподъемность линии БТК оценивается в 5 млн тонн в год, а на последующих этапах эта цифра увеличится. Когда мы рассматриваем более широкую картину, мы можем увидеть, какое значительное влияние она может оказать на Транскаспийский международный транспортный маршрут, который соединяет Китай и Турцию через Азербайджан и Грузию.

Реализуемый в настоящее время проект модернизации снизит риск того, что участок, проходящий через ущелье, станет «узким местом» нашей сети, и увеличит пропускную способность с 27 до 48 млн тонн в год, увеличив скорость и сократив время, необходимое для перевозки, с дальнейшей возможностью увеличения пропускной способности до 100 млн тонн. Более 96% работ выполнено, и мы ожидаем завершить строительные работы в 2024 году.

Железнодорожное сообщение между сетью Грузинских железных дорог и глубоководным портом Анаклия является вторым проектом, который принесет пользу коридору. Согласно проекту, для обеспечения связанности потребуется новая ветка протяженностью 18 километров. Благодаря

тому, что контейнеровозы «панамского» размера могут швартоваться в порту Анаклия, регион сможет привлекать большие объемы грузов на одно судно, чем это было возможно ранее.

Стремясь развивать мультимодальные перевозки, Грузинская железная дорога внимательно следит за международными тенденциями, отмечая рост контейнеризации как в мире, так и на региональном уровне.

Цифровизация является одним из основополагающих элементов современных логистических операций. В прошлом году Грузинская железная дорога внедрила полностью безбумажные процессы для клиентов. Услуга «единого окна» позволяет нашим клиентам осуществлять полностью безбумажные операции с документами для местных и международных грузоперевозок. ГЖД работает над содействием процессу цифровизации Среднего коридора и уже инициировала обмен данными в тестовом режиме с соседними железными дорогами. Грузинская железная дорога разрабатывает стратегию цифровизации на ближайшие 3-5 лет и продолжит работу в этом направлении.

Хочу отметить, что Грузия превращается в евразийский торговый хаб, поскольку мы единственная страна в регионе, имеющая Соглашение о свободной торговле с членами Содружества Независимых Стран, Европейского Союза, Турцией и Китаем.

Я убежден, что, способствуя торговле и общему экономическому росту, наша работа по созданию железнодорожной инфраструктуры, железнодорожных мультимодальных перевозок и наши люди принесут пользу другим отраслям. Небольшие страны региона, такие как наша, выиграют от более тесного сотрудничества и «умных» подходов.