

**Грузинская железная
дорога-
Проект модернизации
Грузинской железной
дороги**

Знакомство с компанией

Грузинская железная дорога является важной частью евро-азиатского транспортного коридора, связывающего Европу с Центральной Азией. Концепция железной дороги между двумя континентами берет свое начало в 1830-х годах. Строительство железнодорожных линий Черного и Каспийского морей началось в 1865 году. В 1871 году было начато строительство железной дороги на участке от Поти-до Квирила (нынешний Зестафони). 10 октября 1872 года из Поти в Тбилиси прибыл первый пассажирский поезд. Эта дата считается днем рождения Грузинской железной дороги.

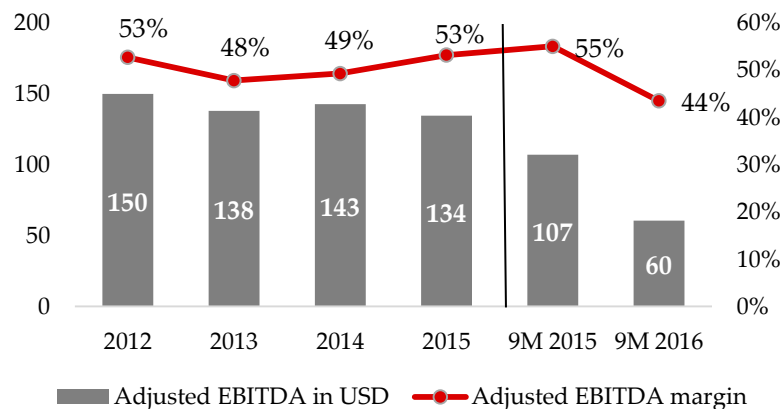
Общая информация:

- Общая протяженность железнодорожных линий: 2083,99 км, включая те, которые находятся в эксплуатации - 1145,53 км.
- Протяженность однокольных участков - 850 км.
- Протяженность двухколейных участков - 294,84 км.
- Общая протяженность электрифицированных железнодорожных линий - 1125 км.

ГРУЗИНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА СЕГОДНЯ

Железнодорожная монополия с дерегулированными тарифами

- 100% принадлежит Партнерскому Фонду (полностью принадлежит правительству Грузии);
- Единственный железнодорожный оператор в Грузии;
- Интегрированная железнодорожная компания - владеет и эксплуатирует пути, терминалы, другие инфраструктурные объекты и подвижной состав;
- Уникальные возможности для капитализации в целях увеличения торговых потоков между Европой, Каспийским регионом и Центральной Азией;
- Сочетание тарифной политики железнодорожного монополиста и дерегулированного фрахта;
- Выручка в размере 139,0 млн. долл. США и скорректированный показатель EBITDA в размере 60,4 млн. долл. США (43,5% маржи) за 9 месяцев 2016 года.



Доказанный показатель
прибыльного роста
(млн.долл.США)

**Описание
проекта**

**Проект модернизации
Грузинской железной
дороги**



20 сентября 2011 года АО «Грузинская железная дорога» приступило к реализации проекта модернизации железных дорог (**согласно правилам и положениям «Желтой книги Международной федерации инженеров-консультантов»**).

Основная цель проекта - провести четкую и определенную программу технического обслуживания главной железнодорожной линии, начиная от Тбилиси до станции Махинджаури.

Проект полностью основан на самофинансировании с целью улучшения и оптимизации обслуживания грузовых и пассажирских перевозок.

Основные характеристики:

- Подрядчик: **Китайские железные дороги (China Railway), 23-е бюро**
- Технический надзор: консорциум и «**ILF consulting engineers**» и «**DB International**»
- Стоимость проекта: **260 126 000 швейцарских франков**
- Дата завершения: **конец 2019г.**



**Mobility
Networks
Logistics**



Цель проекта:

Задачи проекта:

- Увеличение пропускной способности железнодорожных линий;
- Сокращение времени в пути;
- Минимизация затрат на обслуживание и содержание;
- Повышенная эксплуатационная безопасность;
- Уменьшение негативного воздействия на окружающую среду.

Основные технические характеристики

Проектная скорость:

Грузоперевозки - 80 км/час

Пассажирские перевозки – 120 км/час

- Максимальный градиент: 17,5 ‰ вместо существующего в 29 ‰
- Минимальный радиус кривой - 400 метров, вместо существующих 200 метров.

Для достижения вышеуказанных целей Проект включает в себя строительство:

- Пяти двухколейных туннелей (№ 7; № 8; № 10; № 11; № 12)
- Двух одноколейных (двойных) туннелей № 9 общей протяженностью 17 км.
- Мостов
- Поддерживающих стен
- Подземных водоводов
- Станции и вспомогательной станции
- Новых систем сигнализации и связи.

Проект ограничен определенной географической областью, называемой «Секцией ущелий», и делится на два основных отрезка:

Реконструкция железнодорожной линии ЗЕСТАФОНИ - ХАРАГАУЛИ (23 км)

Строительство новой железнодорожной линии от ХАШУРИ до МОЛИТИ.

Реконструкция существующей железнодорожной линии от Зестафони до Харагаули:

Реконструкция существующей железнодорожной линии от Зестафони до Харагаули включает в себя строительство 3 туннелей, начиная с: Туннеля № 10 - 1100 метров (завершен), Туннель № 11 (уже закончены земляные работы объемом ... метров от Западного портала) и Туннель № 12 протяженностью 980 метров (завершен). А также и строительство **железнодорожных полос**, включая:

- Железнодорожные мосты;
- Поддерживающие стены;
- Подземные водоводы.



Строительство новой железнодорожной линии от Молити до Квишхети:

Создание новой железнодорожной линии от Молити до Квишхети включает в себя строительство 3 туннелей, начиная с: двухпролетного туннеля **№9** длиной 8,35 км, который простирается от Квишхети до Звары (завершены земляные работы объемом ... метров от Восточного портала и ... метров от Западного портала), Туннель **№8** завершен (1130 метров) и Туннель **№7** длиной 2125 метров (завершены земляные работы объемом ... метров от Западного портала) в качестве строительства **железнодорожного полотна, в том числе:**

- Железнодорожные мосты;
- Поддерживающие стены;
- Подземные водоводы.



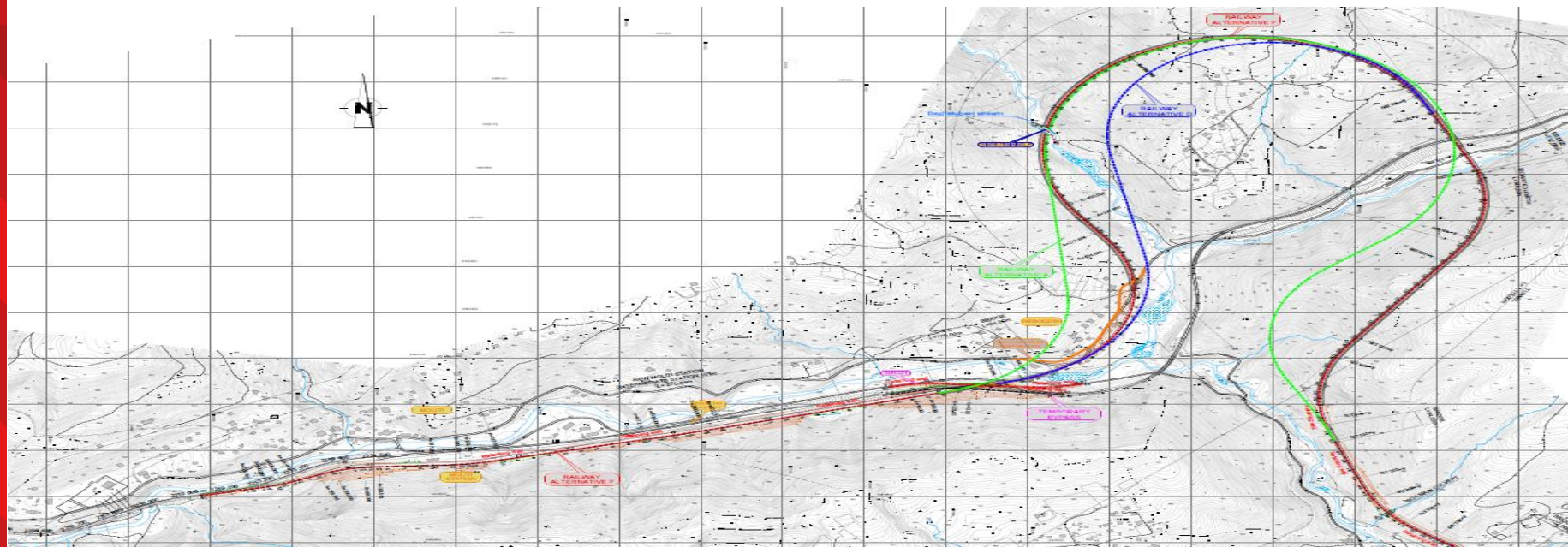
**Большие
вариации**



На основе тендерных документов и первоначального проекта Туннель № 9 проектировался как однопутный туннель, но, после детального изучения пропускной способности железнодорожной линии была оговорена необходимость вариации. Было найдено решение построить второй параллельный эксплуатационный туннель № 9 (8350 м) и удлинить туннели № 7 и № 8 вместо участка Молити-Харагаули (участок 15 км).

После завершения проекта модернизации пропускная способность главной железнодорожной линии увеличится в три раза, а эксплуатационные затраты значительно сократятся.

Проект планируется завершить в конце 2019 года.



**Спасибо за
внимание!**

