

**Ю. А. Ступин**

**РЕГИОНАЛЬНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ  
СИСТЕМА ЗАКАВКАЗЬЯ: ПАССАЖИРСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ  
РАБОТЫ**

Санкт-Петербургский государственный университет,  
Санкт-Петербург, Россия

Поступила в редакцию 01.11.2023 г.

Принята к публикации 03.12.2023 г.

doi: 10.5922/gikbfu-2023-4-2

23

**Для цитирования:** Ступин Ю. А. Региональная железнодорожно-транспортная система Закавказья: пассажирское направление работы // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер. Естественные и медицинские науки. 2023. №3. С. 23–37. doi: 10.5922/gikbfu-2023-4-2.

*Цель статьи – охарактеризовать особенности пассажирской перевозочной работы региональной железнодорожно-транспортной системы Закавказья. Источниковой базой исследования послужили статистика железнодорожных пассажирских перевозок и опубликованные графики движения по железным дорогам стран региона. Показано, что в постсоветский период пассажирский железнодорожный транспорт пришел в упадок, его потенциал используется недостаточно: объем перевозок минимален, интенсивность движения низка, на значительной части сети пассажирские перевозки прекращены полностью. Некоторым исключением в последние несколько лет является Бакинская агломерация. Предпосылками упадка стали распад союзного государства и последующая фрагментация железнодорожной сети региона, конкуренция со стороны воздушного и автомобильного транспорта, особенности транспортной политики в странах региона. Улучшение ситуации связывается с возможным расширением внутреннего железнодорожного сообщения по мере роста доходов населения и в результате изменения транспортной политики.*

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, региональная транспортная система, Закавказье, пассажирские перевозки, маршрутная сеть

### **Введение**

Железнодорожный транспорт (ЖДТ), особенно пассажирское направление его работы, редко становится объектом специальных общественно-географических исследований. Из работ относительно недавнего времени можно, пожалуй, назвать лишь статьи С. А. Тархова [16–18] и ряд публикаций И. Г. Савчука [6–8; 32], посвященных ЖДТ Украины. Чаще ЖДТ изучается географами как часть более крупномасштабного объекта (территориальные транспортные системы различного иерархического уровня, транспортные коридоры, регионы, страны и т. п.), чаще он попадает в поле зрения специалистов по эконо-



мике транспорта, инженеров-транспортников и очень часто — политологов и международных. Ряд работ (не географических) посвящен транспортным системам отдельных стран Закавказского региона [1; 2; 4; 25].

Региональная железнодорожно-транспортная система (РЖДТС) рассматривается нами как частный вид региональной транспортной системы или пространственное сочетание элементов ЖДТ, объединенных совместным участием в процессе грузовых и пассажирских перевозок. Элементы РЖДТС могут быть объединены в две группы: 1) обеспечивающие перевозочный процесс (железнодорожная сеть, подвижной состав, производственно-техническая база, линейные сооружения — станции, вокзалы, пристани, средства управления и контроля за движением, вспомогательные здания и сооружения и т.д.); 2) управленческие (маршрутная сеть, организация движения по ней, регулирование перевозок).

Одним из двух направлений работы территориальной (или региональной) транспортной системы является перевозка пассажиров. Характеристике этого направления работы РЖДТС Закавказья и посвящена настоящая статья. Помимо анализа количественной стороны перевозочной работы (объем пассажирских перевозок) особое внимание уделено характеристике такого элемента РЖДТС, как маршрутная сеть, включающая три компонента — пригородный, дальний и международный (внутрирегиональный и межрегиональный). Анализируются территориальные особенности маршрутной сети и интенсивность движения пассажирских поездов, выражаемая через парность (число пар поездов, курсирующих по участку в единицу времени, обычно сутки).

Главными источниками для работы послужили издания национальных статистических служб стран Закавказья и опубликованные графики движения пассажирских поездов по данному региону. Основные методы, применявшиеся в работе, — сравнительно-географический, исторический, статистический, картографический.

### **Предпосылки развития пассажирского железнодорожного сообщения в Закавказье**

Преимуществами ЖДТ можно назвать способность обслуживать крупные, массовые грузо- и пассажиропотоки, а также сравнительно высокую скорость, надежность и безопасность перевозки (в сопоставлении с автомобильным транспортом). В то же время железная дорога — значительно более капиталоемкое сооружение, чем автодорога, поэтому сеть железных дорог сравнительно редка, они обслуживают лишь отдельные направления. По этой причине перевозка грузов и пассажиров из одного пункта в другой с использованием только этого вида транспорта возможна далеко не всегда.

Закавказье отличается сравнительно небольшими территориальными масштабами (общая площадь региона — 168 тыс. км<sup>2</sup>) и политической раздробленностью. Территория вытянута в широтном направлении, но расстояние по железной дороге от Каспийского до Чёрного



моря (Баку — Батуми) составляет лишь около 870 км. Преимущества железной дороги проявляются в первую очередь в сегменте дальних и средних расстояний. Кроме того, горный рельеф, преобладающий в регионе, ограничивает возможности для железнодорожного строительства. Указанные особенности географического положения ориентируют РЖДТС на обслуживание в первую очередь внешних связей.

Железнодорожная сеть региона в основном сложилась до 1940-х гг., в рамках единой железнодорожной сети Российской империи и СССР. Ключевую роль играет осевая субширотная линия Баку — Тбилиси — Батуми, соединившая каспийское и черноморское побережья и проложенная между Большим и Малым Кавказом через основные густонаселенные районы Закавказья. Многочисленные боковые ветки различной протяженности соединяют данную дорогу с более отдаленными горными районами. Вдоль побережий Каспийского и Чёрного морей построены два выхода на железнодорожную сеть России — западный (Сенаки — Сухум — Ростов) и восточный (Баку — Махачкала — Ростов). Линия Алят — Нахичевань — Гюмри — Тбилиси проходит вдоль южной границы региона (большей частью по долине р. Аракс). На этой линии имеются два ответвления — на территорию Ирана (ст. Джульфа) и Турции. Единственная линия, построенная после 1991 г., соединила Ахалкалаки с Карсом (2017 г., 29 км по территории Грузии) и дала Азербайджану сообщение с союзной Турцией в обход Армении. Большая часть сети электрифицирована (в Грузии и Армении — полностью), так как электрическая тяга в горных районах предпочтительнее, чем тепловозная.

Для развития грузовой работы РЖДТС в странах Закавказья имеются довольно ограниченные экономические предпосылки. ЖДТ оптимален для обслуживания крупных и устойчивых грузопотоков, в первую очередь потоков массовых грузов. В частности, наилучшей предпосылкой для развития крупномасштабных железнодорожных грузовых перевозок в пределах территории представляется наличие там крупной горнодобывающей промышленности (добыча твердых полезных ископаемых) либо производств, потребляющих ее продукцию, или транзитное положение на путях транспортировки крупных объемов минерально-сырьевых грузов. Однако главными минеральными богатствами Закавказья являются нефть и природный газ, в транспортировке которых ЖДТ почти не участвует (за исключением перевозки нефтепродуктов). Прочие же отрасли горнодобывающей промышленности развиты слабо. Так, добыча угля в регионе в 2021 г. составила всего 148 тыс. т (Грузия), марганцевой руды — 332 тыс. т (Грузия), медной руды — 97 тыс. т (Армения, Грузия) [33]. Часть этой продукции потребляется на месте и не требует перевозки на значительные расстояния. Перерабатывающие производства в значительной части стали жертвой постсоветской деиндустриализации, тенденции к которой в Закавказье проявились особенно резко. Поэтому загруженность закавказского ЖДТ низка. Так, в Азербайджане в 2022 г. густота грузоперевозок на ЖДТ составила лишь 3,3 тыс. т · км/км, в Армении — 1,1 тыс., в Грузии



в 2021 г. — 2,1 тыс. (подсчитано по данным [14, с. 400, 409; 28; 31, с. 196, 198]). Для сравнения, в России эта цифра достигла 30 тыс. т·км/км). Главным видом грузов для ЖДТ Азербайджана и Грузии являются нефтепродукты, для Армении — руды цветных металлов (в основном медная).

Потенциал пассажирской работы РЖДТС тесно связан с демографическими особенностями территории. Закавказье — одна из самых густонаселенных частей Евразийского региона. За постсоветский период численность населения региона выросла, но незначительно (с 16,1 до 17,1 млн человек, или на 6,7%). Этот крайне ограниченный рост обеспечен только Азербайджаном, в остальных странах население заметно уменьшилось под влиянием устойчивого и массового миграционного оттока. Особенно обезлюдели Абхазия и Южная Осетия. Демоцентр региона ощутимо сместился в восточном направлении.

26

Закавказье отличается посредственным уровнем урбанизированности населения. Тем не менее все три столицы общепризнанных государств — города-миллионеры, способные формировать крупные пассажиропотоки. Особенно отметим Бакинскую агломерацию — крупнейшую по людности в регионе и сформировавшуюся на базе Бакинского нефтепромышленного района. В столице Азербайджана проживает 2337 тыс. человек (2023), спутниковая зона наиболее обширна и включает крупнейшие нестоличные города Закавказья (население Сумгаита — 378 тыс. человек, Хурдалана — 195 тыс.) [27]. Однако потенциал перевозочной пассажирской работы ЖДТ ограничивается невысокими доходами населения и, как следствие, низкой транспортной подвижностью. Так, душевой ВВП в странах Закавказья несколько ниже среднемировых значений (по состоянию на 2022 г. Азербайджан — 17,7 тыс. долларов, Армения — 18,9 тыс., Грузия — 20,1 тыс.). Как видно, даже «нефтяной» Азербайджан по данному показателю отнюдь не занимает выдающегося положения и несколько уступает соседям.

Распад СССР и непростая история отношений России со странами Закавказья привели к резкому ослаблению традиционных транспортных связей региона в северном направлении. В то же время эти события открыли возможность для развития новых направлений транспортного сообщения. Реализация этого потенциала требовала значительных капиталовложений в инфраструктуру. Насколько можно судить, предпочтение было отдано трубопроводам, а не рельсовым путям. Единственная железная дорога, построенная в постсоветский период, — упомянутая выше линия Тбилиси — Карс.

Несколько неожиданным стало появление у Закавказья определенного транзитного потенциала в рамках коридора Европа — Кавказ — Азия. ЖДТ региона принял участие в реализации программы TRASECA, которая предполагает доставку грузов по Каспию в порт Баку, затем перевозку по железной дороге или автотранспортом до портов Чёрного моря (Батуми или Поти) и передачу на морской транспорт для дальнейшей отправки в Европу. Как видно, маршрут этот не самый удачный из-за необходимости множественных перегрузок и прохождения



многочисленных таможенных границ. Тем не менее он позволяет направлять грузопотоки в обход России и Ирана, поэтому реализация данной программы по политическим причинам продолжается, а события 2022 г. на Украине дали ей новый импульс. Для пассажирского движения TRASECA, конечно, не имеет значения, но для перевозки грузов ее роль в Закавказье существенна, а значит, и в целом для РЖДТС. Так, в Азербайджане транзитные перевозки в 2022 г. дали 40 % отправления грузов и 57 % грузооборота ЖДТ [28].

Развитие РЖДТС Закавказья в постсоветский период, помимо общих проблем, связанных с распадом единого государства, осложнилось военными конфликтами, охватившими регион. Наибольшее значение для железной дороги имели нагорно-карабахский и грузино-абхазский конфликты. Немаловажно, что до настоящего времени эти конфликты не разрешены, а лишь заморожены. Поэтому их последствия для работы железнодорожного транспорта приобрели долгосрочный характер.

Нагорно-карабахский конфликт привел к полному прекращению межгосударственных армяно-азербайджанских отношений. Из-за этого конфликта линия Алят – Нахичевань – Тбилиси стала функционировать лишь отдельными фрагментами: на восточном участке – от Алята до станции Горадиз, а на западном – от Тбилиси до станции Ерасх в Армении. Участок, проходящий по территории Нахичеванской АР, оказался изолирован и действует на отрезке между станциями Шарур и Ордубад как островной. Невозможность сквозного сообщения по этой линии привела к резкому сокращению размеров движения по ней. Кроме того, карабахский конфликт «вывел из строя» участок Иджеван – Акстафа, пересекающий границу Армении и Азербайджана, а также окончание ветки Евлах – Степанакерт. Последняя функционирует лишь на участке от Евлаха до станции Кючарли.

Следствием грузино-абхазской войны стало прекращение движения через общую границу. Участок линии Тбилиси – Сочи – Туапсе, проходящий по абхазской территории, был отрезан от сети железных дорог Закавказья, сохранив, однако, связь с Российскими железными дорогами. По этой причине Абхазия исключена из рассмотрения в настоящей работе. Из-за конфликта в Южной Осетии с 2008 г. прекращено движение по ветке Гори – Цхинвал к северу от грузино-югоосетинской границы.

На сегодня железнодорожная сеть Закавказья имеет лишь два действующих выхода во внешний мир: переход Ялама – Дербент на российско-азербайджанской границе и Карцахи – Чилдыр на грузино-турецкой границе. Западный выход на линии РЖД не работает с 1992 г. из-за последствий абхазской войны. Погранпереход в Джульфе сохранился, но существенного значения не имеет из-за расположения его на территории эксклавной Нахичеванской АР. Не действует и переход Ахурян – Догукапы на армяно-турецкой границе.

Таким образом, военные конфликты и их «замороженность» (а не разрешение) предопределили *фрагментированность* и фактическую *изолированность* региональной железнодорожной сети (рис. 1). Черты

единства РЖДТС под влиянием указанного фактора еще более ослабили и поддерживаются в основном общностью исторически сложившейся инфраструктуры и сравнительно активным двусторонним грузовым и (в существенно меньшей степени) пассажирским сообщением.

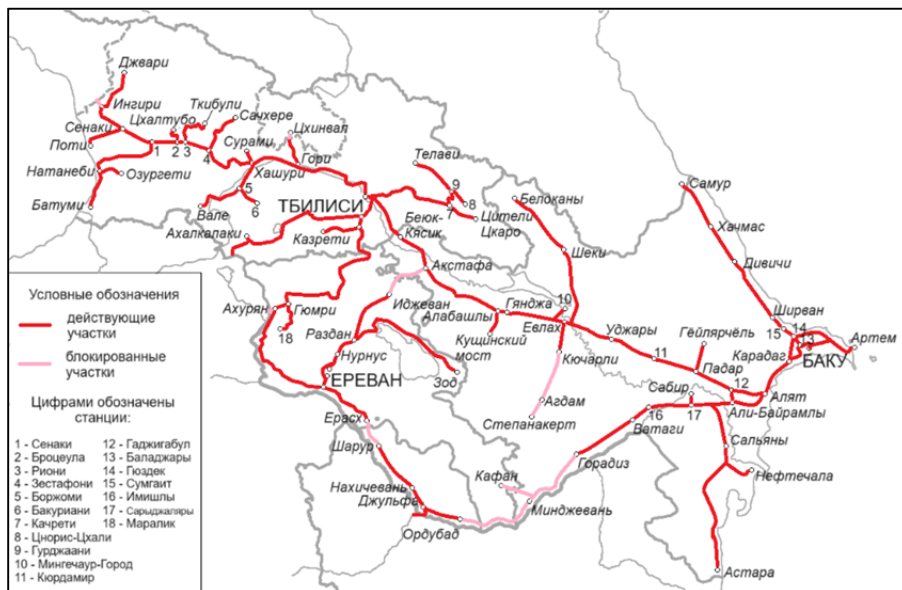


Рис. 1. Фрагментированность железнодорожной сети Закавказья (на 2023 г., без Абхазии)

### Перевозочная работа пассажирского ЖДТ

Постсоветский период ознаменовался значительным сокращением объема пассажирских перевозок на железных дорогах всех государств региона (табл.).

#### Динамика объема пассажирских перевозок железнодорожным транспортом стран Закавказья, млн человек (1940–2021)

Страна	1940	1970	1980	1990	2000	2010	2020	2021
Грузия	22,5	27,5	31,0	14,8	2,3	3,2	0,9	0,8
Армения	2,3	4,1	6,1	3,5	1,1	0,8	0,3	0,4
Азербайджан	29,5	32,3	31,5	16,7	4,2	4,8	2,1	2,8
<i>Итого</i>	54,3	63,9	68,6	35,0	7,6	8,8	3,3	4,0

Источники: [11, с. 162; 12, с. 365; 13, с. 325; 14, с. 400; 19, с. 102–103; 20, с. 55; 23; 29, р. 229; 30, р. 188; 31, р. 196].

Из таблицы видно, что спад производственной деятельности на пассажирском железнодорожном транспорте Закавказья начался еще до распада СССР. Уже в 1980-е гг. объем пассажирских перевозок сокра-



тился почти вдвое, а в предыдущие десятилетия он хотя и демонстрировал рост, но весьма медленный и неустойчивый. Несмотря на сравнительно неплохую обеспеченность региона железнодорожной сетью, на одного жителя Закавказья даже в 1980 г. приходилось более чем в три раза меньше поездок по железной дороге, чем по СССР в целом.

Тем не менее после 1990 г. темпы отмеченного явления резко возросли. К 1999 г. объем перевозок сокращается почти в 5 раз. В первое пятилетие нового века общее экономическое оживление в регионе способствует и кратковременному росту пассажирского движения. С 1999 по 2007 г. объем пассажирских перевозок возрос на 52 %. Однако с 2008 г. масштабы перевозочной работы железнодорожного транспорта снова идут на убыль. Наибольшую роль в этом сыграло активное сворачивание пассажирского железнодорожного сообщения в Азербайджане, но и для других республик характерны схожие тенденции, правда, их масштаб существенно меньше. В итоге к середине 2010-х гг. величина этого показателя упала до минимальных, по крайней мере за последнее столетие, значений. Так, в 1911 г. только Закавказские железные дороги перевезли 9,2 млн пассажиров [15, отд. XI, с. 11].

Обнадеживающе выглядит значительный рост пассажирской работы на ЖДТ Азербайджана во второй половине 2010-х — начале 2020-х гг. В 2022 г. ЖДТ этой страны перевез уже 5,1 млн пассажиров [23], что соответствует уровню середины 1990-х гг. Говорить о каком-то переломе, тем не менее, пока рано: 5,1 млн пассажиров соответствуют лишь 0,5 поездки на ЖДТ на одного жителя Азербайджана. Таким образом, роль железнодорожного транспорта в перевозках пассажиров на сегодня крайне ограничена.

РЖДТС функционирует в условиях жесткой конкуренции со стороны других видов транспорта. В сегменте дальних расстояний (прежде всего в международном сообщении) главным конкурентом выступает воздушный транспорт (ВТ). Помимо таких преимуществ авиации, как скорость и повсеместность распространения, в условиях Закавказья проявляются и другие. Так, использование ВТ позволяет пассажиру избежать проблем, связанных с пересечением границ транзитных стран. Появление в регионе современной авиатехники с низкой топливной эффективностью, создание низкобюджетных авиакомпаний привели к снижению тарифов на авиабилеты. Напротив, специфика системы тарифообразования на международных маршрутах ЖДТ приводит к кратному повышению цены билета по сравнению с внутренними маршрутами на аналогичное расстояние. Если в советское время самолет был наиболее дорогим способом перемещения из одного пункта в другой, то сейчас данное утверждение сложно считать безусловно верным. Поэтому на всем постсоветском пространстве значение международного пассажирского сообщения сведено к минимуму, может быть, за исключением российско-белорусского (до 2022 г. еще одним примером было российско-финляндское).

Другим конкурентом авиации выступает автомобильный транспорт, как общественный (автобусный), так и личный. Помимо тради-



ционных преимуществ автотранспорта (использование более протяженной и разветвленной сети путей сообщения, способность обслуживать небольшие и неустойчивые пассажиропотоки), в пользу данного вида «работают» также небольшие территориальные масштабы стран Закавказья, горный рельеф (в горах построить железную дорогу значительно сложнее, чем автомобильную) и особенности транспортной политики местных государственных и региональных властей.

Даже в сегменте международного сообщения автотранспорт составляет сильную конкуренцию ЖДТ. В значительной степени это обусловлено сравнительно низкими (по сравнению с ЖДТ) тарифами. Кроме того, играет роль и отмеченная выше изолированность железнодорожной сети региона от российской, что делает железнодорожное пассажирское сообщение с Россией невозможным (Армения, Нахичеванская АР) или сложным и неудобным (Грузия). Однако и в Азербайджане, положение которого в этом отношении более благоприятно, чем у западных соседей, автобус теснит пассажирский ЖДТ не менее активно. Эта тенденция распространяется и на дальнейшее международное сообщение – в этом сегменте автобус становится все более и более выраженной главной альтернативой ВТ, связывая города Закавказья с пунктами, расположенными даже за тысячи километров от границ региона.

### Основные компоненты маршрутной сети пассажирского ЖДТ

Традиционно наиболее популярным видом пассажирского сообщения на ЖДТ являются *пригородное*. В Закавказье его развитию благоприятствуют высокая плотность населения и наличие крупных столичных агломераций.

В советское время пригородный пассажирский ЖДТ достиг значительного уровня развития. На пике роста, по состоянию на 1980 г., этим видом сообщения была охвачена большая часть сети региона (рис. 2), за исключением линии Баку – Ялама – Самур, восточной части дороги Алят – Нахичевань – Тбилиси (восточнее станции Норашен), участка, прилегающего к границе Абхазии, и отдельных веток [9; 10]. Интенсивность движения, однако, можно оценить как среднюю. По сети региона курсировало около 120 пар пригородных поездов (с Абхазией). Для сравнения, в ленинградском узле соответствующий показатель составлял порядка 800 пар, и даже в 2020-е гг., после резкого сокращения пригородного движения, он примерно вдвое выше, чем в Закавказье 40 лет назад. Наибольшего масштаба пригородное сообщение достигало в Грузии. Здесь (без Абхазии) курсировало 65 пар поездов. Первенство этой республики в немалой степени объяснялось конфигурацией сети – наличием большого числа боковых тупиковых веток, нуждавшихся в пассажирском сообщении. Как и во всем регионе, сеть пригородного сообщения характеризовалась полицентричностью. Наиболее значительными центрами, помимо Тбилиси (28 пар), были станции Хашури и Кутаиси I (по 10 пар, не считая транзитных).



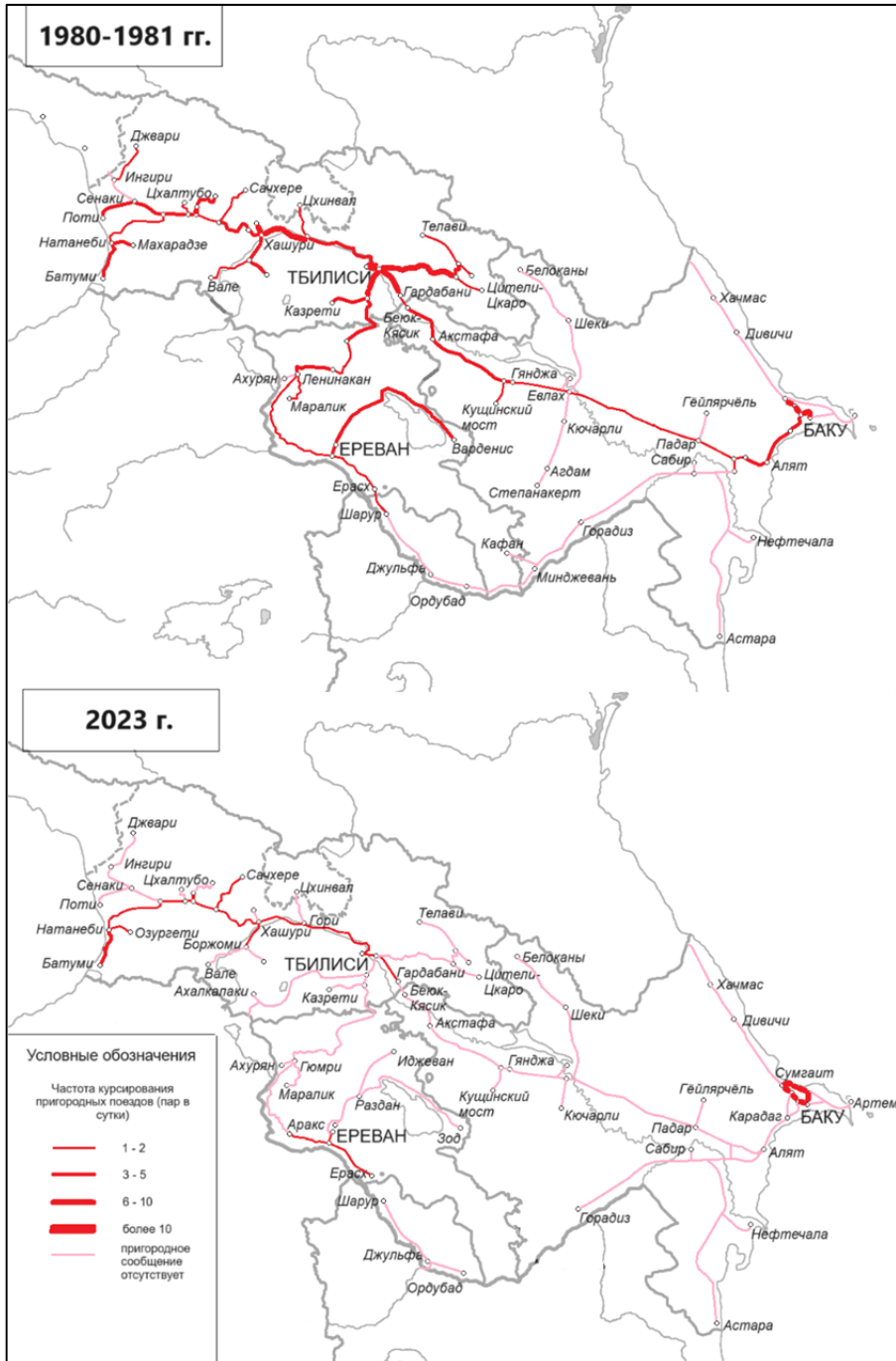


Рис. 2. Состояние сети пригородного железнодорожного сообщения в Закавказье (без Абхазии) в 1980—1981 и 2023 гг.

Составлено по данным: [3; 9; 10; 21; 22].



В Армении с ее меньшим территориальным и демографическим потенциалами масштабы пригородного движения были меньше (28 пар), главными центрами выступали Ереван и Ленинакан (Гюмри). Однако еще меньшими они были в Азербайджане, несмотря на его лидерство по численности населения. По железным дорогам республики курсировало всего 22 пары пригородных поездов. Сети пригородного сообщения формировались в основном вокруг Баку и Кировабада (Гянджи), охватывая азербайджанскую часть дороги Баку — Батуми, Апшеронский полуостров и ветки Алабашты — Кущинский мост и Каз-Магомет — Али-Байрамлы.

Особенностями пригородного сообщения в постсоветский период стали резкое сокращение охвата сети и интенсивности движения. Территориальная организация пригородного сообщения также претерпела существенные изменения.

Наибольшей интенсивности пригородное сообщение на сегодня достигло в Бакинской агломерации. Здесь по состоянию на 2023 г. курсирует от 16 до 30 пар поездов (в зависимости от дня недели), связывающих Баку с Сумгаитом и другими станциями в пределах апшеронского кольца [22]. На этой линии в последние несколько лет (после 2018 г.) проведена модернизация инфраструктуры, введен в эксплуатацию современный подвижной состав (двухэтажные четырехвагонные электропоезда ЭШ2 с конструкционной скоростью 200 км/ч). На восточном участке кольца (через Пиршаги) интенсивность движения выше, чем на западном (через Хурдалан). Протяженность каждого из участков, однако, невелика — около 40 км. На других линиях сети Азербайджанских железных дорог пригородное сообщение отсутствует.

В других странах Закавказья интенсивность пригородного сообщения значительно ниже. В Грузии действует собственно пригородное сообщение на двух участках линии Баку — Батуми, а именно Тбилиси — Гардабани (2 пары) и Хашури — Зестафони (2 пары). Кроме того, курсирует 7 пар «пассажирских электропоездов» (по длине маршрута они не отличаются от пригородных поездов советского времени). Помимо осевой линии Баку — Тбилиси — Батуми пригородное сообщение сохраняется на ветках Зестафони — Сачхере, Хашури — Боржом и Натанеби — Озургети [3]. В Армении сохранилось сообщение Еревана со станциями Аракс и Ерасх (по 1 паре), то есть по короткому участку линии Алят — Нахичевань — Тбилиси [21].

Развитию *дальнего* пассажирского сообщения в Закавказье благоприятствует высокая плотность населения, а также наличие значительного числа больших и крупных городских центров 2-го порядка, находящихся на значительном (сотни километров) расстоянии от столиц. В Азербайджане это Гянджа (330 тыс. жителей на 2023 г.) [27], в Армении Гюмри (111 тыс.) [26], в Грузии Кутаиси (179 тыс.) и Батуми (130 тыс.) [24]. Тем не менее небольшие размеры территорий стран региона (особенно Армении) способствуют конкуренции со стороны автотранспорта. Поскольку транспортная политика местных властей явно благоволит автомобильному транспорту (железнодорожные пасса-



жирские перевозки коммерчески невыгодны), именно он на сегодня занял доминирующие позиции и в этом сегменте пассажирских перевозок. Возможно, изменить ситуацию позволило бы развитие высокоскоростного железнодорожного сообщения. Однако препятствием к этому является отсутствие средств на модернизацию инфраструктуры и наличие грузового движения на сети (при отсутствии альтернативных путей для высокоскоростного движения). Кроме того, «ускорение» поездов имело бы и негативные последствия — количество остановок у таких поездов минимально, а значит, жители малых населенных пунктов лишатся транспортного обслуживания.

В Грузии дальние поезда именуется «скоростными», всего их курсирует 6 пар, маршруты которых связывают Тбилиси с Батуми, Поты, Озургети и Зугдиди. Все поезда дневные [3]. Маршрут Тбилиси — Батуми обслуживают современные электропоезда ЭШ2, время в пути составляет чуть более 5 часов (маршрутная скорость 67 км/ч). В Армении дальние поезда связывают Ереван и Гюмри (хотя их маршрут длиной в 154 км больше подходит для категории пригородного); всего курсирует 4 пары, в том числе 1 пара экспрессов [21], обслуживаемых электропоездом ЭПД. Наконец, в Азербайджане по действующему графику 2022/23 г. в ходу лишь 1 пара ежедневных поездов Баку — Гянджа и раз в неделю Баку — Габала [22].

Для сравнения, в 1980 г. поездов местного (внутриреспубликанского) сообщения насчитывалось порядка 30 пар, в том числе 25 постоянных; кроме того, имелось несколько маршрутов вагонов беспересадочного сообщения [9; 10]. Разница с 2020-ми гг. тем более существенна, что по сети Закавказской и Азербайджанской железных дорог курсировало и множество поездов межреспубликанского сообщения. Маршруты обслуживали не только главные линии, но и многие второстепенные ветки. Наиболее интенсивным дальнее сообщение было в Грузии (20 пар, включая Абхазию). Большинство местных поездов были ночными, большой составности, из-за многочисленных остановок скорость их была невысокой, зато удобное сообщение получали и населенные пункты, расположенные близ второстепенных станций.

Наконец, *международное* железнодорожное пассажирское сообщение на сегодня сведено к минимуму, что объясняется конкуренцией со стороны воздушного и автомобильного транспорта и особенностями геополитического положения современного Закавказья. На сегодня данный сегмент представлен только 1 парой поездов сообщением Тбилиси — Ереван. В Азербайджане международное наземное сообщение не восстановлено после пандемии COVID-19, однако и в допандемийном 2019 г. оно не отличалось масштабностью: действовало лишь ежедневное сообщение Баку с Тбилиси, а также (с невысокой частотой) с Москвой, Ростовом-на-Дону и Киевом. Перспективы восстановления этих маршрутов неясны. Широко разрекламированное открытие скоростного сообщения с Турцией по линии Баку — Тбилиси — Карс спустя 6 лет после ее пуска так и не состоялось. Понятно, что это связано и с закры-



тием границ Азербайджана, но и Грузия, где таких ограничений нет, новую линию для пассажирского сообщения не использует, несмотря на наличие активных двусторонних связей с Турцией. Развитию сообщения Грузии и Армении с Россией препятствует «разрыв» на грузино-абхазской границе; объезд его возможен только через Баку, что долго и неудобно, а для граждан Армении на сегодня вообще неосуществимо.

Понятно, что вследствие изменения геополитического положения региона в 1991 г. сомнительны какие-либо сравнения современной и советской железнодорожных маршрутных сетей. Тем не менее отметим, что по графику 1989/90 г. сеть межрегионального пассажирского железнодорожного сообщения включала 24 пары поездов и 18 маршрутов беспересадочных вагонов (в том числе транзитные международные из Москвы на пограничные станции Догукапы и Джульфа-Иранская). Начальными пунктами являлись в основном столицы закавказских республик, но немало было и маршрутов, начинавшихся от региональных центров. Особенно много их было в Грузии с ее развитой рекреационной отраслью. Конечные пункты большинства маршрутов располагались в Москве, на Северном Кавказе и на Украине. В прочих регионах таких пунктов было крайне мало, прямое сообщение с азиатской частью СССР отсутствовало [5].

### Заключение

Приведенные выше материалы позволяют охарактеризовать постсоветский период как время глубокого упадка пассажирского ЖДТ на территории Закавказья. Масштабы работы резко сократились, интенсивность пассажирского движения минимизирована (за исключением Бакинской агломерации), значительная часть сети вовсе лишена пассажирского (как и грузового) движения и постепенно приходит в упадок. Это превратило железную дорогу во второстепенный, вспомогательный вид пассажирского транспорта. В значительной степени этот упадок стал проявлением общей для Евразийского региона тенденции. Распад единого государства, снижение подвижности населения, конкуренция со стороны других видов транспорта привели к тому, что ЖДТ утратил свои позиции, причем в Закавказье начало этим упадочным тенденциям было положено еще в советское время. Закавказье стало примером региона, где данный тренд проявил себя наиболее радикально, что предопределено как объективными причинами (малые размеры территории, фрагментация железнодорожной сети), так и субъективными, среди которых выделим отношение властей к транспорту как к сугубо коммерческому виду деятельности. Еще одним ярким проявлением этого коммерческого подхода стал почти тотальный «погром» городского электротранспорта: из 10 троллейбусных и 3 трамвайных систем, действовавших в Закавказье в конце 1980-х гг., до нашего времени доработали только 2 (троллейбусные в Ереване и Сухуме).

С изменением государственной транспортной политики и ростом доходов населения можно связывать некоторые надежды на улучшение



ситуации. Наибольшие перспективы в этом отношении дает Азербайджан с его территориальным, демографическим и экономическим потенциалом, крупнейшим городом-столицей, значительными инвестиционными возможностями и активными двусторонними связями с Турцией. Представляется, что перспективы возрождения пассажирского ЖДТ связаны в первую очередь с развитием внутрирегионального сообщения. Внешние для региона связи вряд ли заметно скажутся на ситуации в сфере ЖДТ Закавказья в силу особенностей географического положения региона и конкуренции со стороны других видов транспорта.

### Список литературы

35

1. *Абдуллаев К.Н.* Международный транспортный коридор – ТРАСЕКА: создание, реальность и перспективы // Экономика, статистика и информатика. Вестник УМО. 2011. №4. С. 11 – 14.
2. *Абдуллаев К.Н.* Участие Азербайджанской республики в международных транспортно-транзитных проектах: реалии и перспективы // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2011. №37 (79). С. 61 – 65.
3. Грузинская железная дорога. Пассажирские перевозки. Общий график движения поездов. URL: <https://www.railway.ge/ru/общий-график-движения-поездов/> (дата обращения: 18.10.2023).
4. *Петров В.М., Свинцов Е.С., Шкурников С.В.* Южно-Кавказская железная дорога: проблемы и пути их решения // Транспорт Российской Федерации. 2008. №6 (19). С. 56 – 59.
5. *Расписание движения пассажирских поездов (краткое): на 1989 – 1990 гг.* / под ред. Б. А. Таулина. М., 1989.
6. *Савчук И.Г.* Международное пассажирское железнодорожное сообщение Украины // Известия Российской академии наук. Сер. Географическая. 2012. №5. С. 40 – 47.
7. *Савчук И.Г., Дирин Д.А.* Проблемы функционирования международного железнодорожного сообщения в российско-украинском приграничье // Известия Алтайского отделения Русского географического общества. 2013. №34. С. 31 – 34.
8. *Савчук И.Г.* Изменение роли городов в региональном развитии под воздействием пассажирского высокоскоростного железнодорожного сообщения // География и природопользование Сибири. 2014. №17. С. 162 – 171.
9. *Службное расписание движения пассажирских поездов: с 1 июня 1980 г.* / МПС. Закавказская ордена Октябрьской революции железная дорога. Тбилиси, 1980.
10. *Службное расписание движения пассажирских поездов: с 31 мая 1981 г.* / МПС. Азербайджанская ордена Октябрьской революции железная дорога. Баку, 1981.
11. *Статистический ежегодник Армении 1993 – 1994.* Ереван, 1994. URL: <https://armstat.am/ru/?nid=586&year=1994> (дата обращения: 18.10.2023).
12. *Статистический ежегодник Армении, 2002.* Ереван, 2002. URL: <https://armstat.am/ru/?nid=586&year=2002> (дата обращения: 18.10.2023).
13. *Статистический ежегодник Армении, 2012.* Ереван, 2012. URL: <https://armstat.am/ru/?nid=586&year=2012> (дата обращения: 18.10.2023).
14. *Статистический ежегодник Армении, 2023.* Ереван, 2023. URL: <https://armstat.am/ru/?nid=586> (дата обращения: 18.10.2023).



15. *Статистический ежегодник России*. СПб., 1914.
16. Тархов С.А. Расширение сети железных дорог Китая в 2000-е годы // Региональные исследования. 2010. №1 (27). С. 89–102.
17. Тархов С.А. Пространственные закономерности роста высокоскоростных железных дорог в мире // Региональные исследования. 2016. №4 (54). С. 90–104.
18. Тархов С.А. Распространение высокоскоростных железных дорог в странах мира // Региональные исследования. 2017. №1 (55). С. 25–54.
19. *Транспорт и связь СССР* : стат. сб. М., 1972.
20. *Транспорт и связь СССР* : стат. сб. М., 1990.
21. Южно-Кавказская железная дорога. Расписания. URL: <https://www.railway.am/ru/forpassaj> (дата обращения: 18.10.2023).
22. *Azərbaycan Dəmir Yolları*. Hərekət cədvəli. URL: <https://ticket.ady.az/hereket-cedveli> (дата обращения: 18.10.2023).
23. *Conveyance of passengers in transport sectors* // The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan. URL: [https://www.stat.gov.az/source/transport/en/003\\_1en.xls](https://www.stat.gov.az/source/transport/en/003_1en.xls) (дата обращения: 18.10.2023).
24. *Demographic Situation in Georgia 2022* // National Statistics Office of Georgia. URL: <https://www.geostat.ge/media/57506/დემოგრაფიული-ვითარება-საქართველოში-2022.pdf> (дата обращения: 18.10.2023).
25. Papava V., Charaia V. Regional railways in the Central Caucasus and Georgia's economic interests // *The Caucasus & Globalisation*. 2014. Vol. 8, iss. 1–2. P. 58–67.
26. *Permanent Population of the Republic of Armenia as of 1 January in 2023*. Yerevan, 2023. URL: [https://armstat.am/file/article/population\\_01\\_01\\_23.pdf](https://armstat.am/file/article/population_01_01_23.pdf) (дата обращения: 18.10.2023).
27. *Population by sex, economic regions and administrative territorial units and urban settlements of the Republic of Azerbaijan at the beginning of the 2023* // The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan. URL: [https://www.stat.gov.az/source/demography/en/001\\_19en.xls](https://www.stat.gov.az/source/demography/en/001_19en.xls) (дата обращения: 18.10.2023).
28. *Railway transport* // The State Statistical Committee of the Republic of Azerbaijan. URL: [https://www.stat.gov.az/source/transport/en/015\\_1en.xls](https://www.stat.gov.az/source/transport/en/015_1en.xls) (дата обращения: 18.10.2023).
29. *Statistical Yearbook of Georgia, 2002*. Tbilisi, 2003.
30. *Statistical Yearbook of Georgia, 2012*. Tbilisi, 2013. URL: [https://www.geostat.ge/media/20937/Yearbook\\_Georgia\\_2012.pdf](https://www.geostat.ge/media/20937/Yearbook_Georgia_2012.pdf) (дата обращения: 18.10.2023).
31. *Statistical Yearbook of Georgia: 2021*. Tbilisi, 2022. URL: [https://www.geostat.ge/media/50653/Yearbook\\_2022.pdf](https://www.geostat.ge/media/50653/Yearbook_2022.pdf) (дата обращения: 18.10.2023).
32. Savchuk I.G. Ukraine's window to the West: The role of international railway connection in Transcarpathia (Zakarpattia) // *Hungarian Geographical Bulletin*. 2014. T. 63, №2. С. 159–175.
33. *World mineral statistics data* / British Geological Society. URL: <https://www2.bgs.ac.uk/mineralsuk/statistics/wms.cfc?method=searchWMS> (дата обращения: 18.10.2023).

#### Об авторе

Юрий Александрович Ступин — канд. геогр. наук, ст. преп., Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: [y.stupin@spbu.ru](mailto:y.stupin@spbu.ru)

<http://orcid.org/0000000233152073>



Yu. A. Stupin

REGIONAL RAILWAY TRANSPORT SYSTEM  
OF THE TRANSCAUCASIA: PASSENGER DIRECTION OF WORK

Saint Petersburg State University, St. Petersburg, Russia

Received 1 November 2023

Accepted 3 December 2023

doi: 10.5922/gikbfu-2023-4-2

**To cite this article:** Stupin Yu. A., 2023, Regional railway transport system of the Transcaucasia: passenger direction of work, *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Natural and Medical Sciences*, №3. P. 23–37. doi: 10.5922/gikbfu-2023-4-2.

37

*The aim of the article is to characterize the peculiarities of passenger transportation within the regional railway transport system of the Transcaucasus. The research relies on the statistics of railway passenger transport and published schedules on the railway networks of the countries in the region. It is demonstrated that in the post-Soviet period, passenger rail transport has declined, and its potential is underutilized: the volume of transportation is minimal, the movement intensity is low, and on a significant portion of the network, passenger transport has been completely discontinued. One notable exception in recent years is the Baku agglomeration. The decline can be attributed to the dissolution of the Soviet Union and the subsequent fragmentation of the region's railway network, competition from air and road transport, as well as the specific transport policies in the countries of the region. The improvement of the situation is associated with the potential expansion of domestic railway communication as the population's income grows and as a result of changes in transport policy.*

**Keywords:** railway transport, regional transport system, Transcaucasia, passenger transportation, route network

**The author**

Dr Yurii A. Stupin, Assistant Professor, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: y.stupin@spbu.ru

<http://orcid.org/0000-0002-3315-2073>