

# Железные дороги Индии

## на подъеме

**Ситуация на железных дорогах Индии радикально изменилась в последние 3 года. Одна из крупнейших в мире, эта железнодорожная система работает с устойчивой прибылью, что позволяет наращивать инвестиции и эффективно использовать выгоды обслуживания активно растущей национальной экономики.**

Железные дороги Индии (IR) являются одной из немногих железных дорог мира, работающих с ощутимой прибылью и тем самым опровергающих широко распространенное мнение о том, что государственные системы не могут функционировать эффективно. В 2006/07 финансовом году IR получили прибыль 4 млрд. дол. США (по сравнению с 2,3 млрд. дол. в 2005/06 году) и выплатили правительству дивиденды в размере 750 млн. дол. Несмотря на большую численность работающих (1,42 млн. чел.), IR последовательно снизили коэффициент издержек с 92% в 2003/04 году до 78,7% в 2006/07 году и по этому показателю могли бы занять пятое место среди шести крупнейших североамериканских железных дорог первого класса, между BNSF и CSX.

Однако имеются существенные различия между IR, обычной же-

лезнодорожной системой со смешанными грузовыми и пассажирскими перевозками, и североамериканскими частными железными дорогами, ориентированными главным образом на грузовые перевозки, зачастую с тяжелыми режимами эксплуатации. IR не имеют статуса независимой компании, подчиняясь правительству страны. В функции IR входит транспортное обслуживание населения и промышленности страны, и при этом для выполнения этой задачи используется перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых в объеме до 1, 1 млрд. дол. в год. Около 40% из 6, 24 млрд. пассажиров, перевезенных в 2006/07 году, приходится на междугородные сообщения, причем из них около 90% оплачивают проезд по самым низким тарифам, и доля таких пассажиров растет, поскольку пример-

но 40% населения Индии живет ниже уровня прожиточного минимума.

В предшествующие последние три года грузовой перевозки (рис. 1) росли на 4 — 4,5% в год, пассажирские (рис. 2) — на 2 — 2,5%, затем темпы роста ускорились. На сети протяженностью 63,3 тыс. км IR в 2006/07 году перевезли на 1,1 млрд. чел., или на 21,5% больше, чем в 2003/04 году. За тот же период объем грузовых перевозок вырос на 30% — с 557,4 млн. до 726 млн. т. Более примечателен тот факт, что за указанное время годовой доход от грузовых перевозок увеличился на 50%.

Эта динамика оказывает огромное влияние на положение железных дорог. Около 3 лет назад общественная оценка услуг, предоставляемых железнодорожным транспортом, была в целом отрицательной. Теперь же на фоне экономического роста и готовности железных дорог соответствовать увеличению спроса на транспортное обслуживание проявляется тенденция к снижению тарифов на перевозки грузов и растут доходы. Компания в целом готова к агрессивному продвижению. Укрепляется корпоративная мораль, впервые за многие годы сотрудники осознали, что значит стабильный рост для железной дороги. Соответствующим же образом меняется к лучшему имидж IR.



Рис. 1. Грузовой поезд железных дорог Индии



Рис. 2. Пассажирский поезд железных дорог Индии

По оценкам экспертов, экономика страны растет стабильными темпами. В последние 4 года темпы роста достигали 8% в год, в следующие 5 лет он прогнозируется равным 9%. К 2040 г., по некоторым прогнозам, Индия по размеру валового внутреннего продукта может выйти на третье место в мире после США и Китая. Соответственно, вырастет спрос на услуги транспортной системы.

IR к 2011/12 году ожидают дальнейшего увеличения объема грузовых перевозок еще на 51%, или до 1,1 млрд. т (грузооборота — до 702 млрд. ткм), пассажирских — на 35%, или до 8,4 млрд. пассажиров (пассажилооборота — до 880 млрд. пассажио-км).

Для наращивания провозной способности и освоения растущего спроса на перевозки IR увеличивают инвестиции: в 2006 г. на 25%, в 2007 г. на 32%, до 310 млрд. рупий (7,1 млрд. дол. США). По мнению руководства IR, в следующем пятилетии важно выйти на годовой уровень инвестиций 45–50 млрд. дол.

За счет собственных источников IR покрывают 35% инвестиционного бюджета, 40% поступает за счет государственно-частных партнерств и займов. Поддержка со стороны государства в разные годы составляет от 20 до 45% бюджета; в текущем году надеялись на 30%, но удалось получить только 25%. Правительство полагает, что транспорт способен привлекать финансирование из других источников с большим успехом, чем другие секторы экономики, такие, например, как здравоохранение или оборона, и поэтому настаивает на большей инициативности самого транспорта по привлечению средств из любых доступных источников.

IR, в свою очередь, признают, что проще привлечь частный капитал для приобретения подвижного состава или обустройства грузовых терминалов, чем для строительства объектов инфраструктуры. Поэтому для развития инфраструктуры в возможно более сжатые сроки ис-

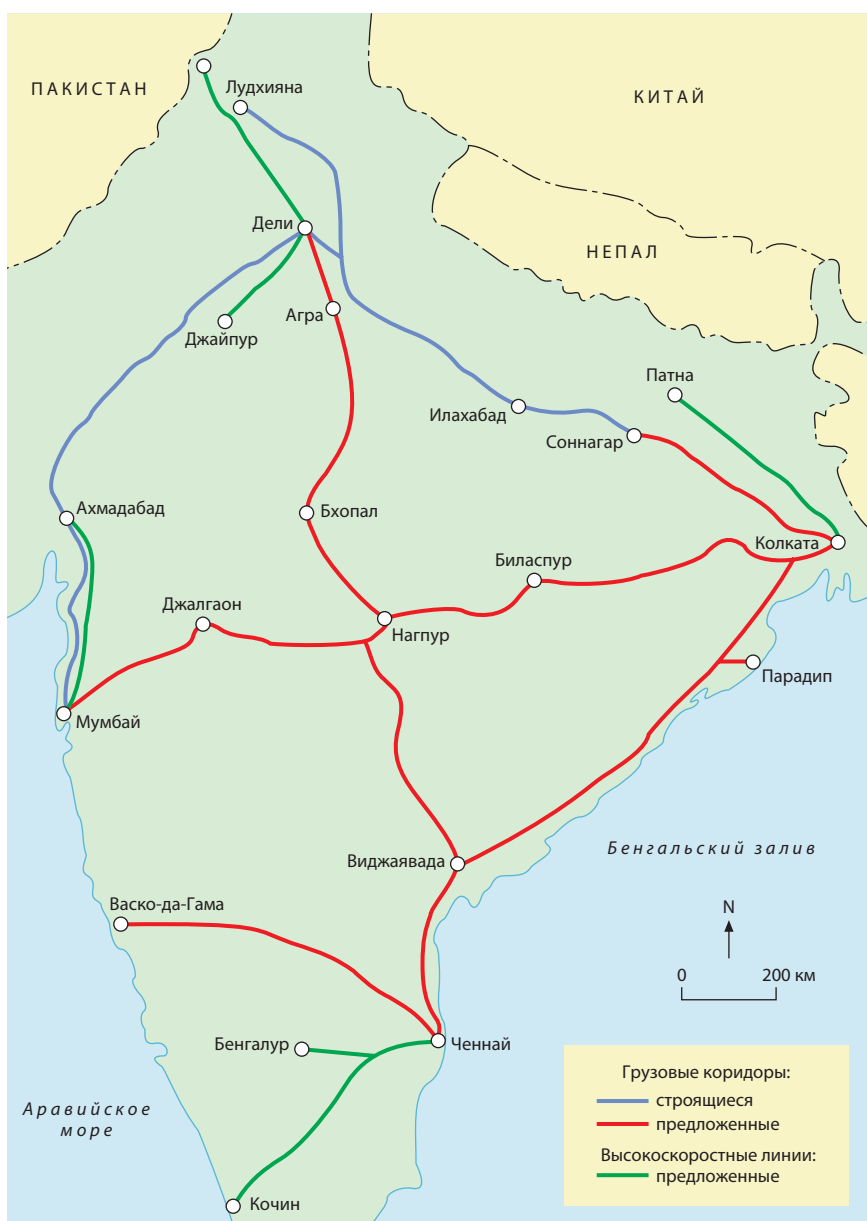


Рис. 3. Сеть перспективных грузовых коридоров и высокоскоростных линий Индии

пользуются собственные ресурсы. Главные приоритеты отданы строительству выделенных грузовых коридоров (рис. 3), грузовых терминалов мирового уровня и логистических парков для привлечения дополнительных объемов грузов.

В настоящее время программу пополнения локомотивного парка выполняют два национальных локомотивостроительных завода. Под оценкам IR, компании необходимо приобретать не менее 350 тепловозов и 350 электровозов ежегодно в течение 10 лет. На первом этапе стоит задача повысить про-

изводительность каждого из этих предприятий со 150 до 200 ед. в год. Затем IR планируют в рамках государственно-частной инициативы построить еще два завода для выпуска 300 недостающих локомотивов в год. Консалтинговая компания PriceWaterhouseCoopers приглашена для разработки модели партнерства, выбора партнера и типа технологии производства. Поддерживается вариант выпуска новыми заводами продукции и на экспорт. Кроме того, намечено создать на тех же условиях завод по выпуску современных пас-

сажирских вагонов производительностью 1200 ед. в год.

В 2006/07 году приобретено 10 тыс. грузовых вагонов, в текущем году планировали приобрести 12 тыс. ед. В последующие 5 лет темпы закупок могут вырасти. IR располагают парком из 60 тыс. вагонов с вакуумными тормозами, и по мере приобретения новых и ремонта старых вагонов весь парк будет к 2012 г. переведен на пневматические тормоза. Компания разработала схему инвестиций в новые вагоны, привлекательную для третьей стороны тем, что инвестор получает доход на вложенный в новые вагоны капитал.

Еще одна инициатива по привлечению частных инвестиций предусматривает открытие рынка контейнерных перевозок для частного сектора и конкуренции. IR предоставляют локомотивы и поездную бригаду, а контейнеры, вагоны и терминалы являются собственностью частных компаний. На этом рынке уже работают 15 новых частных компаний.

Создано несколько структур с целью привлечения инвестиций из внешних источников. Это:

- администрация по развитию земельных участков, которая организует коммерческое использование территорий станций и прилегающих к ним участков;
- корпорация по организации питания в поездах и туризму, которая обслуживает пассажиров питанием на борту, эксплуатирует туристские поезда и занимается строительством бюджетных отелей на участках, принадлежащих железным дорогам;
- компания Rail Vikas Nigam, которая занимается вопросами увеличения провозной способности и усиления связей с портами путем создания совместных предприятий с третьими сторонами для привлечения частных инвестиций.

Актуальной является задача по изысканию областей, где могут оказаться эффективными государственно-частные партнерства. Например, рассматривался вариант такого сотрудничества в сфере технического обслуживания локомотивов. Крупнейшим проектом в рамках государственно-частного партнерства может стать реализация недавно обнародованных предложений министерства железных дорог о строительстве в Индии четырех высокоскоростных линий общей протяженностью до 4000 км. Частный сектор может быть привлечен к закупкам оборудования и техническому обслуживанию подвижного состава, систем сигнализации, электрификации, а также к коммерческой эксплуатации. Точную модель предстоит определить после завершения соответствующих предварительных изысканий.

Предложения по высокоскоростным сообщениям порождены быстрым ростом перевозок воздушным транспортом во внутренних сообщениях и увеличением доли людей, готовых платить за поездки меньшей продолжительности и с более высоким уровнем комфорта.

### Грузовые коридоры

IR планировали начать в 2008 г. работы первой очереди по проекту общей стоимостью 20 млрд. дол. США по созданию сети выделенных грузовых линий, связывающих крупные промышленные центры и порты страны. Задача состоит в разделении грузовых и пассажирских перевозок к выгоде и тех и других. В настоящее время большинство магистральных линий перегружены, поэтому необходимы альтернативные маршруты. Ежедневно по сети проходят 11 тыс. пассажирских и 5000 грузовых по-

ездов, но пассажирские поезда имеют приоритет несмотря на то, что грузовые перевозки дали в 2006 г. 67% доходов, а пассажирские 24%.

Работы первой очереди оцениваются в 5 млрд. дол. США и включают строительство двух линий общей длиной 2700 км, которое планируют завершить через 5 лет. Намечено начать работы одновременно в нескольких местах, особенно это относится к мостам. Две новые линии имеют разное предназначение. Первая, Дели — Мумбай, будет использоваться главным образом для контейнерных перевозок. Эти перевозки в Индии растут на 25% в год, но по железным дорогам проходит только 20% всего объема перевозок в контейнерах. IR намерены изменить положение и добиться увеличения своей доли на рынке. Новая линия рассчитана на перевозки контейнеров с погрузкой в два яруса, поэтому электрификация здесь не предусматривается. Вторая линия, Лудхьяна — Дели — Соннагар (в направлении на Колкату), будет электрифицирована и использоваться для движения тяжеловесных поездов с углем, железной рудой и продукцией металлургической промышленности.

Обе линии рассчитаны на осевую нагрузку 30 т, что выше принятой для основной сети, хотя на некоторых направлениях допустимая нагрузка уже повышена с 20,3 до 22,9 т, а на 1000 км линий допустима более высокая осевая нагрузка — 25 т, которая впоследствии должна стать нормой в Индии. В то же время около 5000 км действующих линий, соединяющихся с новыми грузовыми коридорами, предстоит реконструировать в расчете на повышение осевой нагрузки до 25 т, причем некоторые из них — для нагрузки 30 т.

*D. Briginshaw. International Railway Journal, 2007, № 5, p. 47 — 51.*