



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

127/2020

Реформирование и повышение эффективности Индийских железных дорог (IR)

Министерство путей сообщения Индии предприняло ряд инициатив по преобразованию железных дорог в «зеленые» к 2030 г. Они включают электрификацию, переход на возобновляемые источники энергии, в частности – переходу сети на питание от солнечной энергии, повышение энергоэффективности локомотивов и установку биотуалетов в вагонах. Уже было электрифицировано более 40 тыс. км сети, что составляет 63% от общего числа линий с широкой колеей. На 2020-2021 гг. поставлена цель электрифицировать ещё 7 тыс. км. В течение последующих 3,5 лет запланирована полная электрификация железнодорожной сети.

Несмотря на предпринятые правительством Индии за последние 5 лет шаги по модернизации железных дорог и увеличению пропускной способности, сеть протяженностью 68,4 тыс. км остается крайне загруженной. Около 80% объема перевозок сосредоточено на 40% сети, а пути, системы СЦБ и подвижной состав по-прежнему нуждаются в обновлении.

В целях оздоровления финансовой ситуации планируется приватизировать отдельные участки железнодорожной сети для привлечения инвестиций и повышения рентабельности неэффективных пассажирских перевозок, которые приводят к ежегодным финансовым потерям в 350 млрд индийских рупий (около 4,88 млрд долл. США). Из 23 млн пассажиров, перевозимых IR в день на 13542 поездах, 55% приходится на пригородные маршруты, приносящие только 5,28% дохода от всех пассажирских перевозок компании. Около 27% пассажиров пользуются ночными поездами,

что приносит 11,6% дохода. Поездки в спальнях вагонах и поездах-экспрессах составляют 16,3% трафика и обеспечивают 51,5% дохода. Только 1,8% пассажиров пользуются первым классом, что приносит 9,2% дохода, но популярность услуги снижается из-за перехода пассажиров на воздушный транспорт.

Правительство Индии рассчитывает привлечь частные и иностранные инвестиции в пассажирские пригородные перевозки путём создания специальных организационно-правовых механизмов.

1 июля 2020 г. IR начали процесс, позволяющий частным компаниям управлять до 150 поездами, составностью 16 и более вагонов, на более чем 100 маршрутах. Ожидается, что допуск частных поездов на сеть привлечет инвестиции в размере около 300 млрд рупий (4 млрд долл. США).

При вводе в эксплуатацию 150 новых 16-вагонных частных поездов, сеть IR получит 2,4 тыс. дополнительных новых вагонов. При стоимости вагона около 80 млн рупий (1,1 млн долл. США) частные инвестиции составят около 17 млрд рупий (236,1 млн долл. США). Если частные компании будут эксплуатировать свой подвижной состав или предоставят его в аренду, IR не потребуются расходы по замене устаревших 43 тыс. вагонов, что даст экономию на обслуживании локомотивов и вагонов.

По заявлению IR, большинство поездов будет производиться в Индии, и частное предприятие будет нести ответственность за финансирование, закупку, эксплуатацию и техническое обслуживание поездов, рассчитанных на максимальную скорость до 160 км/ч.

Период концессии составит 35 лет, частное транспортное предприятие будет оплачивать фиксированные сборы за перевозку пассажиров, стоимость электроэнергии в соответствии с фактическим потреблением и долю в валовом доходе от продажи билетов.

Частными поездами будут управлять машинисты IR. Эксплуатация поездов частным предприятием должна соответствовать таким ключевым показателям эффективности, как точность выполнения ГДП, надежность, своевременное техническое обслуживание и т.д. Эксплуатация и техническое обслуживание пассажирских поездов будут регулироваться стандартами и требованиями IR.

Проведение тендеров и подписание с победителями контрактов намечено на конец 2020 г., что позволит частным операторам подготовиться и приступить к перевозкам уже с 2023 г. IR возьмут на себя инфраструктурное обеспечение, включая выделение ниток графика, а операторы перевозок смогут применять экономические санкции в случае нарушений по вине IR расписания движения поездов. Среди первых частных маршрутов будут: Дели – Мумбаи, Дели – Ховра (Калькутта), Бангалор –

Ченнаи, Бангалор – Майсур, Секундерабад – Визаг, Секундерабад – Нагпур, и Визаг – Ховра (Калькутта).

С вводом в эксплуатацию в 2021 г. Западного и Восточного выделенных грузовых коридоров, IR планируют повысить скорость пассажирских поездов на параллельных магистральных линиях. Через 4 года ожидается открытие ВСМ Мумбаи – Ахмедабад со скоростью движения до 320 км/ч и нескольких магистральных линий со скоростями от 160 до 200 км/ч, включая Дели – Мумбаи, Мумбаи – Нагпур и Дели – Ховра (Калькутта). В настоящее время фирменный поезд Vande Bharat с максимальной скоростью 130 км/ч является самым быстрым поездом в Индии, в то время как средняя скорость обычных пассажирских поездов и поездов-экспрессов составляет всего 55 км/ч.

Несмотря на одобрение частичной приватизации, у социальных организаций есть опасения, железная дорога станет недоступной для малоимущих пассажиров Индии, которые исторически являются основными пассажирами – частные компании будут предлагать более качественные услуги, за которые пассажирам придется платить больше.

К повышению скорости движения также стоит отнестись внимательно. Каждый раз, когда на смешанных линиях с интенсивным движением вводят скоростной поезд, медленные пассажирские и грузовые поезда либо исключаются из графика, либо в их движение вносятся корректировки, чтобы обеспечить приоритет скоростному поезду, что негативно сказывается на объёмах и качестве перевозок для большого числа пассажиров. Кроме того, повышение скорости движения не должно повлиять и на такие важные вопросы, как обеспечение безопасности перевозок пассажиров, пунктуальности движения и соответствия современным экологическим стандартам.

*Источники: railjournal.com, 29.01.2020;;
thehindu.com, 28.07.2020;
hindustantimes.com, 16.07.2020;
trn.trains.com, 27.11.2019.*