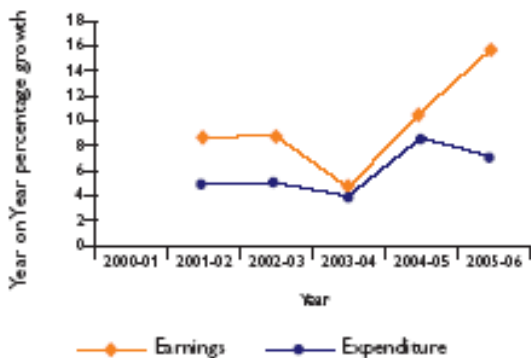


ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Железные дороги Индии: стремительный подъем

«Индийские железные дороги», крупнейшая железнодорожная система в Азии, являются главным видом транспорта страны. Железные дороги – важнейшая составляющая экономики Индии. Количество поездов в эксплуатации составляет 11000 в день, из которых 7000 – пассажирские.

Последние несколько лет индийские железные дороги переживают стремительный подъем. Представленный ниже график наглядно иллюстрирует достижения сектора: снижение издержек при росте доходов.



Динамичная политика ценообразования на грузовые перевозки, представленная в 2006-2007 гг., принесла ошеломляющие результаты. Данная стратегия стала основой обеспечения эффективности использования мощностей железных дорог.

Текущая 20%-ная ставка прибыли на собственный капитал – самая высокая за всю 155-летнюю историю организации. Кроме того, кассовый излишек составил 4,7 млрд. долларов США (прибыль до вычета процентов на капитал, налогов, суммы износа основных средств и амортизации), а нераспределенная прибыль – 3,5 млрд. долларов США.

Еще одним показателем эффективной работы железных дорог является загрузка мощностей на 78%, что выше, чем аналогичный показатель в США при расчете лишь по грузовым перевозкам.

Несмотря на снижение тарифов на все категории, железные дороги показывают неплохие результаты, как по количественным, так и по стоимостным показателям. Последние три года внимание было сосредоточено не на росте дохода с каждого пассажира, а на отдаче с каждого километра пути. Железные дороги повышают производительность за счет сокращения времени между отправлениями поездов и увеличения коммерческой нагрузки.

Планы на будущее

«Индийские железные дороги» ставят цель - к 2012 году достичь грузооборота в 1100 млн. тонн и пассажирооборота в 840 млн. человек. Важно к тому времени обеспечить увеличение мощностей в два раза.

В рамках средне- и долгосрочных периодов приоритетными являются следующие направления: увеличение пропускной способности грузонапряженных участков железнодорожной сети, модернизация и техническое переоснащение подвижных составов, сигнальных систем, телекоммуникаций, более широкое внедрение информационных технологий для совершенствования работы, увеличение доходов и улучшение качества обслуживания.

«Индийские железные дороги» сосредотачивают внимание на повышении объема мощностей, а, следовательно, и инвестиций в отрасль. На данный момент более 260 проектов общей стоимостью 12,6 млрд. долларов находятся на стадии рассмотрения.

Ключевыми направлениями среди вышеупомянутых проектов являются следующие:

- 8000 км новых железнодорожных линий
- 7900 км - переоборудование колеи
- 3300 км дублирующих путей
- 2200 км - электрификация
- 245 км пригородных проектов

Длина подъездных путей (эквивалент платформы для пассажиров) во всей Индии равна четверти от протяженности состава, поэтому одновременная разгрузка всех 58-ми вагонов не представляется возможной. Это означает, что погрузочно-разгрузочные работы занимают в четыре раза больше времени, чем могли бы. Железные дороги Индии провели работы по увеличению всех подъездных путей до 650 м (именно такова длина поезда из 58 вагонов), чтобы повысить эффективность погрузочно-разгрузочных работ.

Инвестиционные возможности

Министерство железных дорог Индии строит большие планы на будущее. В прогнозах на 2015 год сформулированы цели на ближайшие несколько лет. В них входит значительное расширение и переоснащение мощностей, что станет стимулом для инвестирования средств в железнодорожное хозяйство.

- строительство дублирующих и портовых железнодорожных линий - 6000 км.
- переоборудование колеи - 12000 км.
- специализированные торговые коридоры (СТК) - 11500 км
- переоборудование вспомогательных маршрутов СТК - 15000 км
- обновление основных средств/переоборудование – все грузонапряженные участки
- модернизация пассажирских и грузовых терминалов
- увеличение мощностей по производству подвижных составов.
- приблизительный объем инвестиций – предварительно 8,2 млрд. долларов США, включая уже ведущиеся работы.

Специализированные торговые коридоры (СТК)

Кабинет Комитета по делам экономики (The Cabinet Committee on Economic Affairs, CCEA) одобрил предложение Министра железных дорог по созданию Восточного и Западного СТК,

Восточный СТК, который протянется от Лудианы до Калькутты, будет завершен через пять лет, объем инвестиций составит 2,7 млрд. долларов США. Это будет полностью электрифицированная линия, которая также свяжет Дадри и Карчу.

Окончание работ по строительству Западного СТК, пролегающего между Дели и Мумбай, также ожидается через пять лет. Предварительная стоимость проекта 3,9 млрд. долларов США.

Оба торговых коридора построят за счет внутренних финансовых ресурсов и поддержки со стороны рыночных структур.

Строительство коридоров начнется в 2007-2008 гг. и завершится в 11-м пятилетнем плановом периоде. «Индийские железные дороги» в обоих случаях являются владельцами 100% капитала. Позднее часть акций может быть передана государственным компаниям отрасли.

Согласно прогнозам, «Индийским железным дорогам» потребуется порядка 500-600 электрических грузовых локомотивов, помимо такого же количества дизельных, которые понадобятся на первом этапе строительства СТК. Стоимость производства автоматизированных грузовых локомотивов оценивается в 2,3 млрд. долларов США.

Пассажирские вагоны и локомотивы

Потребность железных дорог в пассажирских вагонах составляет 4500 единиц в год, но объем выпуска индийских предприятий - только 2500 вагонов. В то же время ежегодный объем производства локомотивов равен 300 при спросе в 750. Выпуск вагонных колес составляет 200000 штук в год при объеме спроса в 240000.

«Индийские железные дороги» планируют основать вагоностроительный завод в Раи Баррели и завод по производству дизельных локомотивов в Саране (Бихар) с объемом инвестиций по 232 млн. долларов в каждый проект. Кроме того, ведется сооружение завода по выпуску вагонных колес в Чапре, Бихар.

«Индийские железные дороги», возможно, в скором времени учредят проектную компанию, которая создаст совместные предприятия с такими корпорациями, как Bombardier, GE, Alstom и Siemens для производства подвижных составов, локомотивов и пассажирских вагонов. Проектная компания, основанная для выпуска подвижных составов, будет осуществлять проверку совместных предприятий, связанных с «Индийскими железными дорогами». Как минимум 26% акций совместных предприятий будет принадлежать ей. Выбор партнеров для совместных предприятий по строительству заводов по производству пассажирских вагонов, локомотивов и выпуску вагонных колес осуществляется путем международных конкурентных торгов. Bombardier, Alstom, Toshiba и Siemens проявили интерес к производству вместе с «Индийскими железными дорогами» электрических локомотивов, а GE – к выпуску дизельных. Производство пассажирских вагонов привлекло Alstom, Rotem и Bombardier.

Контейнерные поезда

«Индийские железные дороги» вступили на путь приватизации, позволив частным компаниям самостоятельно осуществлять перевозки грузов контейнерными поездами. Концессионное соглашения по данному вопросу было подписано между железными дорогами и 14 частными перевозчиками контейнерных грузов. Подписание данного соглашения стало важным этапом в развитие государственно-частного партнерства (ГЧП) в железнодорожном секторе.

В число 14 операторов вошли Reliance Infrastructure Engineering, Adani Logistics, Boxtrans Logistics Container Rail Road Services, Gateway Distriparks, IL&FS и Pipavav Rail Corporation (PRC). Частные компании инвестируют порядка 93 млн. долларов США в производство 2000 вагонов для перевозки товаров.

Бюджетные гостиницы

«Индийские железные дороги» планируют построить более 100 привокзальных бюджетных гостиниц по всей стране. Данное мероприятие направлено на обеспечение пассажиров, проводящих много времени в поездках, комфортными условиями кратковременного проживания в пунктах остановок. Это с учетом того, что рост железнодорожных перевозок составляет более 17-18% в год. Строительство доступных гостиниц на привокзальных территориях проводит Indian Railways Catering and Tourism Corporation's (IRCTC) по схеме ГЧП,

Переоборудование колее

Переоборудование колее усилит интеграцию отдаленных и обширных районов страны в единую систему. Интеграция в общую сеть железных дорог с единой колеей с соответствующим ростом перевозок, а также снижение себестоимости позволят уменьшить убытки, которые возникают на данных маршрутах. «Индийские железные дороги» планируют провести переоборудование с узкой на широкую колею в течение 11-го пятилетнего планового периода. Приоритет отдается тем проектам, которые станут альтернативой имеющихся железнодорожных линий. Наиболее значимые среди них следующие:

- Удайпур - Ахмедабад,
- Лакноу – Ситапур - Пилибхит
- Шахджиханпур
- Даса - Джеталсар

- Джайпур – Сикар – Чуру - Джунджуну
- Ратлам – Хандва -Акола
- Чиндвара – Найнпур
- Ахмедабад - Ботад

Проекты, в которых доля правительства штата составляет 50% от общей стоимости, также являются приоритетными.

Пригородное сообщение

Пригородное сообщение – жизненно важная транспортная артерия федеральной коммерческой столицы Мумбай. Для разгрузки переполненных железных дорог в 11-ом плановом периоде будет сделан значительный вклад в развитие пригородного сообщения, в рамках которого завершится первый этап проекта. Стоимость проведения второго этапа оценивается в 1,2 млрд. долларов США. Финансирование второго этапа планируется осуществить за счет ИЖД, правительства штата и различных финансовых организаций.

При полном отделении пригородных поездов от поездов дальнего следования, мощности «Индийских железных дорог» вырастут на 56%. Ведущиеся работы на пригородных направлениях в Калькутте и Ченнай также завершатся одними из первых. Далее в 11-ом пятилетнем плановом периоде предусмотрен ряд мер по оборудованию пригородных поездов системами кондиционирования в Мумбаи, Ченнай и Калькутте, а также оснащение основных станций эскалаторами.

Применение информационных технологий (ИТ) в железнодорожном хозяйстве

Увеличатся инвестиции в ИТ - проекты, чтобы в полной мере использовать все возможности, которые открываются с внедрением информационных технологий на железных дорогах. Применение информационных технологий направлено на повышение доходов от грузовых и пассажирских перевозок, улучшение деловой репутации «Индийских железных дорог», снижению затрат на эксплуатацию, обеспечение эффективного использования трудовых и материальных ресурсов, а также помощи руководителям высшего звена в разработке долгосрочной программы развития с использованием информационных систем управления.

Пакеты приложений по планированию бизнес-ресурсов (ERP) будут внедряться в мастерских, производственных подразделениях и отдельных участках железных дорог. Планируется создание общего Интернет-ресурса, который объединит более 50-ти различных железнодорожных сайтов, с использованием технологий электронных платежей и оформления заявок через Интернет.

Для усиления интеграции координацией всех проектов и разработкой общей стратегии управления в сфере ИТ займется Центр железнодорожных информационных систем (Centre for Railway Information Systems, CRIS). Он станет автономной уполномоченной организацией с привлечением служащих из разных железнодорожных служб. Реализации ИТ-проектов пройдет по схеме ГЧП.

Электрификация железных дорог

К концу 11-го пятилетнего планового периода электрификация сети железных дорог расширится за пределы «Золотого четырехугольника» и его диагоналей. В течение данного срока завершится электрификация участков Тируванантапурам – Каниакумари, Тричур-Гурувайар - Гувахати и Джаландар-Барамулла.

На первом этапе предусмотрена электрификация участков Джаландар-Джамму, Барабанки-Горахпур-Барауни и Тиручиралли-Мадурай в 2007-2008 гг.

В то же время Indian Railways' Public Enterprise (RVNL) планирует строительство дублирующих линий и электрификацию Пуна-Вади-Гунткал и электрификацию Дайтари-Банспани, Харидаспура-Парадип.

Инвестиции в вагоностроение

«Индийские железные дороги» представили программу по инвестициям в вагоностроение для стимулирования развития ГЧП в данной отрасли. Заказчику, вкладывающему средства в вагоностроение, гарантировалось определенное количество составов в зависимости от числа уже поставленных поездов и типа вагонов, помимо плановых поставок. Срок действия льгот по тарифам на грузоперевозки был увеличен до 10-15 лет.

Первое время данная программа не приносила результатов из-за низкой степени доверия заказчиков, но многие уже начали вкладывать средства в строительство поездов, тем самым, внося свой вклад в стимулирование предложения подвижных составов.

Государственно-частное партнерство (ГЧП)

Учитывая размер потребности в финансовых и управленческих ресурсах для переоснащения и модернизации инфраструктуры, объем инвестиций необходимо увеличивать. «Индийские железные дороги» осознают решающую роль ГЧП в достижении вышеуказанных целей.

Ниже перечислены грядущие проекты по схеме ГЧП:

- Новый способ привлечения частных инвестиций – схема инвестирования в вагоностроение, которая позволяет обеспечить железные дороги подвижными составами при минимальных затратах.
- Передача общественного питания, багажных и почтовых служб в руки частного сектора значительно снизит затраты железных дорог по этой статье расходов и в то же время повысит эффективность и качество данных услуг.

Значение ГЧП стало более очевидным с учреждением специализированного подразделения по вопросам ГЧП (PPP Cell), которое займется разработкой базовой политики для обеспечения равных условий игры для всех инвесторов, подготовкой документов по экономическому обоснованию проектов и разработкой порядка распределения подрядных работ через систему тендеров. Кроме того, для формулирования направлений развития ГЧП в 11-ом плановом периоде был создан специальный совет.

В ближайшем будущем вниманию инвесторов предложат еще несколько новых проектов. Среди них основными станут следующие:

- Специализированные торговые коридоры Дели-Мумбай и Дели – Хоурах с объемом инвестиций в 5,2 млрд. долларов США.
- Прочие проекты по обеспечению железнодорожного сообщения портов, таких как Гангаварам, Какинада, Эннор, также могли бы проводиться на базе ГЧП
- Железнодорожные станции, соответствующие международным стандартам; обеспечение комфортных условий для пассажиров; использование в коммерческих целях излишков земельных участков.
- Проектные компании для производства локомотивов, пассажирских вагонов и прочего железнодорожного оборудования
- Гостиничный и ресторанный бизнес, туризм
- Эксплуатация контейнерных поездов
- прочие возможности применения ГЧП

Политика инвестирования в железные дороги

В течение 11-го планового периода объем инвестиций по сравнению с прошлым значительно увеличится. С учетом роста спроса на транспортные услуги была сформулирована смешанная краткосрочная и долгосрочная политика. Краткосрочная политика инвестирования в низкобюджетные проекты с высоким доходом оказалась успешной в устранении «узких мест» в системе железнодорожного транспорта и обеспечения рационального использования подвижных составов.

Вместе с тем, среднесрочная и долгосрочные стратегии направлены, с одной стороны, на повышение производительности за счет модернизации и технического перевооружения, и на увеличение мощностей и количества подвижных составов – с другой.

Бюджет на 2007-2008 гг.

Плановые расходы на 2007-2008 гг. составят 7,2 млрд. долларов США, рекордная сумма, которая превышает прошлогодний бюджет на 32%. Объем использования внутренних ресурсов предусматривается в размере 4,03 млрд. долларов США, что на 61% больше прошлогодних показателей.

Ключевой задачей ежегодного плана является достижение роста объема перевозок за счет ранних сроков завершения работ по увеличению пропускной способности транспортных мощностей и работ, связанных с расширением транспортной сети и строительством линий интенсивного движения. Приоритет отдается следующим работам: перевооружению и строительству складских помещений, сооружению развязок и обходных путей, оборудованию путей сигнальными системами и прочим железнодорожным работам, - с целью улучшения условий эксплуатации и роста интенсивности грузооборота.

Выдержки из плана представлены ниже:

Статьи бюджета	Бюджетные ассигнования в млн. Долл. США
Новые ж/д линии	374.42
Переоборудование колеи	559.07
Электрификация	69.77
Ремонт путей	781.40
Работы по сооружению/ремонту мостов	138.84
Работы по оснащению сигнальными и телекоммуникационными системами	371.40

Доход «Индийских железных дорог» равен 4,5 млрд. долларов США против 3,3 млрд. в прошлом отчетном периоде. С загрузкой мощностей в 78,7% и остатком средств в фонде в 3,6 млрд. долларов США бюджет железных дорог можно охарактеризовать как ориентированный на дальнейший рост.

Основные положения в характеристике инфраструктуры железных дорог

- 800 новых вагонов; 20, 000 км грузонапряженных линий; новые поезда для перевозки цемента
 - все контроллеры проездных билетов будут снабжены карманными компьютерами
 - электрификация путей по всей стране от Кашмира до Каниакумари
 - увеличение объема выпуска локомотивов
 - 32 новых поезда и 8 новых вагонов эконом-класса будут выпущены в этом году
 - увеличение мощностей пригородных железных дорог Мумбай
- Ускорение реализации Проекта по развитию городского транспорта г. Мумбай (Mumbai Urban Transport Project), от которого особенно выиграют пассажиры из пригородов. На него планируется потратить 1,3 млрд. долларов США в следующем пятилетнем плановом периоде.
- Проект по использованию сверхскоростных поездов (250-300 км/час) находится на стадии технико-экономического обоснования.
 - увеличение количества мест в спальнях вагонов с 72 до 84
 - 2007-2008 год объявлен Годом соблюдения чистоты и порядка на железных дорогах (Railways Cleanliness Year)
 - еще 300 станций доведут до эталонного вида
 - 6000 автоматов по продаже проездных билетов установят в крупных городах
 - ИЖД создадут центр обработки звонков. Пассажиры смогут позвонить по номеру 139 по местным телефонным тарифам и через переадресацию попадут на линию оператора центра. Также доступна услуга получения информации через SMS.
 - Для инвалидов разработают специальные вагоны, для которых уже произведено 1250 двухосных тележек. Все почтовые и скоростные поезда оснастят такими вагонами к следующему году.

- Пожилые граждане и женщины старше 45 лет смогут претендовать на большее количество мест в вагонах с кондиционером и спальными второго класса
- Количество общих купе второго класса увеличится с 4 до 6 в каждом поезде в этом году
- мероприятия по увеличению объема контейнерных перевозок в пять раз, до 100 млн. тонн к 2011-2012 гг. Эксперимент с контейнерными поездами прошел успешно. Планируются значительные капиталовложения в контейнерные перевозки в ближайшие пять лет.
- планы по введению трехъярусных контейнерных поездов
- удалось добиться высоких доходов без дополнительного обременения пассажиров
- Рост перевозок цемента и стали до 20-30%
- Грузоперевозки: постепенный рост до 60 млн. тонн в этом году
- рост пассажирооборота на 20-30%