



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

99/2025

Железные дороги Индии (IR) на современном этапе

Усилению позиций железных дорог в общей транспортной структуре страны отводится важное место в рамках национальной стратегии развития *Viksit Bharat*, нацеленной на вывод Индии на уровень развитых стран к 2047 г. – 100-летию получения независимости.

Индийские власти признают роль железнодорожного транспорта в развитии экономического потенциала страны, внутренних и внешних транспортных связей и прилагают усилия для того, чтобы наращивание железнодорожной инфраструктуры соответствовало темпам роста экономики. Приоритетными с точки зрения инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры признаны: направления с массовыми перевозками энергетических грузов, минерального сырья и цемента; подходы к портам и семь коридоров категории *High Density Network* с высокими размерами движения поездов.

В национальном бюджете Индии на 2025/2026 финансовый год железным дорогам страны IR на капитальные расходы выделено 2652 млрд рупий¹, включая 100 млрд рупий, которые IR получают из внебюджетных источников. По оценке правительства, в ближайшие 4-5 лет будут завершены проекты суммарной стоимостью 4,6 трлн рупий, включая строительство новых железных дорог и искусственных сооружений, дополнительных путей на эксплуатируемых линиях, а также программа электрификации. Годовые расходы на повышение безопасности движения увеличены с 1,08 до 1,14 трлн рупий. Планируется их наращивание до 1,16 трлн в следующем финансовом году.

¹ 1 доллар США = 88,716 индийских рупий (на 14.11.2025 г.)

В течение 12 месяцев намечено приобрести 1600 электровозов и 100 тепловозов, а также 9423 пассажирских и 38 тыс. грузовых вагонов. Долгосрочная программа обновления пассажирского парка предусматривает закупку 17,5 тыс. вагонов, в том числе 100 составов из вагонов Amrit Bharat для бюджетных ночных поездов и 200 электропоездов Vande Bharat для междугородных поездов в конфигурациях со спальными местами и местами для сидения. Выполнение этой программы в течение двух-трех лет позволит обеспечить комфортное обслуживание сообщений между крупными городами страны. Кроме того, планируются поставки 50 электропоездов Namo Bharat для работы на региональных направлениях.

Предполагается в течение 6 лет на всей сети IR развернуть систему автоматической локомотивной сигнализации Kavach собственной разработки с обменом информацией по радиоканалу между локомотивом и стационарным оборудованием. Работы уже развернуты на линиях суммарной длиной 15 тыс. км, в ближайшее время будут оснащены 10 тыс. локомотивов, ведется подготовка 12 тыс. специалистов, включая членов локомотивных бригад и технический персонал.

Помимо средств, предоставленных правительством на инвестиционные проекты, IR планируют в 2025/2026 году использовать 2990,6 млрд рупий из собственных доходов на покрытие эксплуатационных расходов, взносы в пенсионный и резервный фонды, что на 7,7% больше, чем в предыдущем году, и на 18,3% больше, чем в 2023/2024 году. Доходы в 2025/2026 году ожидаются на уровне 3021 млрд рупий.

Объем грузовых перевозок запланирован в 2025/2026 финансовом году на уровне 1700 млн т (по сравнению с 1650 млн т и 1588 млн т в предыдущие годы), грузооборот – на уровне 967 млрд ткм. При 4%-ном росте доходы от грузовых перевозок прогнозируются в размере 1880 млрд рупий.

В пассажирских перевозках оценки выше: при 8%-ном приросте объема перевозок доходы запланированы в размере 928 млрд рупий (+16 % относительно предыдущего года). Тем не менее пассажирские перевозки остаются убыточными.

Доля железных дорог на национальном рынке грузовых перевозок уменьшилась с 89% в 1950 г. до 61% в начале 1980-х годов и 37% к концу 1990-х, а на сегодняшний день оценивается на уровне 26% по объему перевозок и 29% по грузообороту. Аналогичным образом их доля на национальном рынке пассажирских перевозок сократилась с 74% в 1950 г. до 6-8% в настоящее время. Одной из причин отставания объемов железнодорожных перевозок от темпов развития индийской экономики эксперты считают неоправданное повышение грузовых тарифов.

В настоящее время логистический сектор экономики страны

обеспечивает работой 22 млн чел. Здесь создается 5% ВВП Индии. Согласно экспертной оценке компании NITI Aayog–RMI–India, коммерческая деятельность создает потребность в перевозках 4,6 млрд т в год и грузообороте 3 трлн ткм. Темпы роста ВВП Индии в ближайшие несколько лет прогнозируются в диапазоне 7-8% в год благодаря наращиванию экспорта, развитию сектора электронной торговли и росту рынка розничной торговли. Только рынок электронной торговли, по прогнозам, может вырасти с более чем 112 млрд до 299 млрд долл. США к 2029 г., отражая наращивание мощности промышленного сектора страны.

Соответственно увеличивается необходимость в перемещении товаров. В ближайшие годы совокупный среднегодовой темп роста спроса на грузовые перевозки ожидается в пределах от 8 до 10%.

Стратегия развития пассажирских перевозок IR затрагивает интересы значительной доли жителей страны с населением более 1,4 млрд чел. В последнее время мобильность жителей Индии значительно увеличилась. Спрос на железнодорожные перевозки уже сейчас значительно превышает предложение и, по всей видимости, в перспективе будет расти быстрыми темпами, учитывая размеры территории страны, увеличение численности среднего класса, тенденции урбанизации и внимание к проблемам экологии.

Заложенный в бюджете 2025/2026 финансового года 16%-ный рост доходов от пассажирских перевозок в значительной степени должен быть обеспечен повышением стоимости билетов в вагонах более высокого класса (с кондиционированием воздуха) в диапазоне от 20% до 30%. Эта инициатива обусловлена ростом спроса на такие услуги.

Показатели пассажирских перевозок IR после пандемии коронавируса не восстановились до уровня 2018/2019 финансового года (8439 млн чел.): в 2022/2023 году объем перевозок приблизился к 6396 млн чел. Железные дороги встречают растущую конкуренцию со стороны бюджетных авиакомпаний в секторе перевозок в вагонах высокого класса, а также автобусных компаний, располагающих современным подвижным составом повышенной вместимости, и личного пассажирского автотранспорта.

Национальные железные дороги нуждаются в скоординированной стратегии реорганизации сектора пассажирских перевозок, призванной переориентировать его услуги и тарифы таким образом, чтобы поездки по железной дороге были предпочтительнее, чем услуги бюджетных авиакомпаний и пользование личными автомобилями. Важнейшим фактором реформирования должно стать выделение грузовых и пассажирских перевозок в самостоятельные секторы коммерческой деятельности. Перекрестное субсидирование убыточных пассажирских перевозок из доходов от грузовых сопряжено с повышением грузовых тарифов, что

снижает конкурентоспособность железных дорог.

Основу коммерческой деятельности сектора пассажирских перевозок должны обеспечивать междугородные поезда с местами для сидения в дневном варианте и спальными в ночном. Весь спектр услуг таких перевозок на средние и дальние расстояния должен быть обеспечен подвижным составом с соответствующими скоростными характеристиками и комфортом для пассажиров, включая кондиционирование воздуха, а также качественными услугами.

Для решения названных проблем необходима выработка системы инвестиционных приоритетов, так как распыление доступных ресурсов между множеством проектов, характерное для настоящего времени, не является оптимальным путем для решения проблем перегруженности железнодорожных линий, станций и терминалов.

Необходимо выделять ресурсы проектным структурам целевым назначением для решения конкретных задач, разработать и ввести в действие систему поощрений и штрафных санкций, стимулирующую соблюдение временного регламента разработки и реализации проектов.

*Источники: по материалам компании Dedicated Freight Corridor Corporation of India (dfccil.com);
Railway Gazette International. – 2024. – № 10. – pp. 30-35;
Railway Gazette International. – 2025. – № 4. – pp. 43-45;
Железные дороги мира. – 2025. – №5. – с.24-29.*