ВПЕРЕДИ ПАРОВОЗА

ЕСЛИ ЧАСТНЫЙ ПАРК ВАГОНОВ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ РАЗВИВАЕТСЯ АКТИВНО И УЖЕ ОБСЛУЖИВАЕТ СУЩЕСТВЕННУЮ ЧАСТЬ ГРУЗОПОТОКА, ТО СОБСТВЕННЫЕ ЛОКОМОТИВЫ НЕЗАВИСИМЫЕ ОПЕРАТОРЫ ПРИОБРЕТАЮТ С БОЛЬШОЙ ОСТОРОЖНОСТЬЮ. НА ПУТИ РАЗВИТИЯ ЭТОГО РЫНКА ДО СИХ ПОР СТОИТ ЦЕЛЫЙ РЯД ПРЕПЯТСТВИЙ — ОТ НИЗКОГО УРОВНЯ НОРМАТИВНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДО СЛОЖНОСТЕЙ С ПРИОБРЕТЕНИЕМ ЛОКОМОТИВОВ. ОДНАКО НЕМНОГИЕ ПРОЕКТЫ, КОТОРЫЕ РЕАЛИЗОВАНЫ, ОКАЗАЛИСЬ ЭКОНОМИЧЕСКИ ЭФФЕКТИВНЫМИ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ИСКЛЮЧЕНИЯ ИЗ ПРАВИЛ Выступая с докладом на заседании правительства в ноябре 2006 года, министр транспорта Игорь Левитин признал, что одна из главных задач завершившегося, второго этапа реформы железнодорожного транспорта — «создания условий для приобретения компаниями-операторами магистральных локомотивов» — не решена. То же самое министр вынужден был повторить весной 2007 года, когда правительство рассматривало целевую модель рынка железнодорожных перевозок.

Тем не менее, частная тяга существует. Первый локомотив частного оператора вышел на пути общего пользования еще в конце 1997 года. Он повез состав с цистернами с Киришского НПЗ в направлении Эстонии. Так начал действовать прибыльный для компании регулярный маршрут. «Сначала мы арендовали тепловоз», — рассказывает гендиректор «Балттранссервиса» Владимир Прокофьев, автор революционной на тот момент схемы перевозки на плече 400 км с использованием одного тепловоза на всем участке пути. После долгих переговоров с МПС удалось получить «ниту» в графике движения на Октябрьской железной дороге. Сегодня у «Балттранссервиса» уже пять направлений, на которых успешно работают собственные тепловозы компании.

Общий парк ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) — порядка 20 тыс. единиц тягового подвижного состава, из них около 10 тыс. — магистральные грузовые локомотивы. Точное количество локомотивов, находящихся в частной собственности, подсчитать почти невозможно: большинство их находится на путях необщего пользования — железнодорожных ветках промышленных предприятий. Но в основном это маневровые тепловозы, которые используются собственниками вагонов для их подачи с путей промышленных предприятий на сортировочные станции.

По состоянию на 1 сентября 2007 года разрешение у ОАО РЖД выехать на пути общего пользования получили 1894 частных локомотива, из которых 206 — магистральные. Эти цифры из года в год растут: например, на начало 2007 года такими возможностями обладали порядка 1200 тепловозов, из них только около 140 — магистральные. Впрочем, показания разных источников расходятся — Игорь Левитин в прошлом году говорил об использовании частными операторами 128 локомотивов.

Крупнейшие парки собственных локомотивов — у «Балттранссервиса» (49, входит в холдинг «Н-транс») и «Трансойла» (37). Фирма «Трансгарант», входящая в транспортную группу FESCO, владеет пятью магистральными тепловозами. «Для организации работы на дальних расстояниях необходимо иметь существенно больший парк локомотивов, чем у нас есть сейчас, поэтому пока мы отдаем их в аренду другим компаниям», — рассказывает вице-президент FESCO по железнодорожному дивизиону Сергей Гушин. Но он не исключает того, что в ближайшие годы компания будет увеличивать свой локомотивный парк.

Небольшим локомотивным парком также владеют «Новая перевозочная компания», «Дальневосточная транспортная группа» и ряд других операторов.

Все это исключительно тепловозы — экономически эффективно использовать небольшие парки электровозов сейчас невозможно, поскольку сеть железных дорог электрифицирована неравномерно. В то же время магистральных тепловозов, востребованных транспортными компаниями, российская промышленность не производит: перспективные разработки ЗАО «Трансмашхолдинг» на Коломенском заводе пока не пущены в серию. Таким образом, частная локомотивная тяга в России развивается, вынужденно поддерживая украинского производителя — АО «Лугансктепловоз» (контрольную долю приобрел «Трансмашхолдинг», но эта сделка оспаривается украинским правительством). При этом операторам пока выгоднее приобретать поддержанную технику — если новый тепловоз типа 2ТЭ116 стоит \$2–4 млн, то бывший в употреблении, после капитального ремонта — около \$1,2 млн.

ПРАВИЛА ИЗ ИСКЛЮЧЕНИЙ За прошедший год Минтранс внес ряд изменений в указы времен МПС, которые определили новые правила перевозок и порядок выхода частных локомотивов на пути общего пользования. Однако, как считают участники рынка и отраслевые эксперты, документы лишь узаконили существующую практику, когда частные локомотивы на специальных договорных условиях временно выходят на общие железные дороги.

В ОАО РЖД отмечают, что часть нормативной базы для работы частных локомотивов на магистральных направлениях появилась благодаря приказам Минтранса. «Но не сделано главное: теперь локомотивная составляющая в тарифе, продекларированная Федеральной службой по тарифам, должна найти отражение в прейскуранте 10-01, который позволит собственникам локомотивов планировать свою работу и рассчитывать окупаемость приобретенного подвижного состава», — говорит начальник департамента корпоративного строительства и реформирования ОАО РЖД Валерий Веремеев.

С 1 января 2008 года по приказу Минтранса ОАО РЖД будет раздельно учитывать расходы по обеспечению локомотивной тяги и эксплуатации инфраструктуры. «В своей внутренней бухгалтерии мы вели раздельный учет и раньше», — замечает Валерий Веремеев, не называя цифр. В то же время он указывает, что существующие тарифы рассчитаны исходя из средней стоимости перевозок по всей сети железных дорог, предполагаются различные виды перекрестного субсидирования, которые, с одной стороны поддерживают достаточно низкий средний тариф, а с другой — обеспечивают рентабельность ОАО РЖД. В случае выделения тяговой составляющей для локомотивов частного парка, по мнению господина Веремеева, «чрезвычайно усложнится управление сбалансированностью тарифной системы».

БРИГАДА ПО ВЫЗОВУ

Одной из важных составляющих договора частного собственника локомотива с ОАО РЖД является обеспечение перевозок локомотивными бригадами (состоят из машиниста и помощника). По данным монополии, 1735 локомотивных бригад сторонних организаций имеют право выезда на пути ОАО РЖД, но ни одна из них не работает на магистральном ходу. Для работы соб-

ственными поездными формированиями на всем плече перевозки частный собственник локомотива арендует бригаду. По состоянию на сентябрь 2007 года 488 локомотивных бригад ОАО РЖД были заняты на операторских локомотивах. Содержание собственных локомотивных бригад, полностью соответствующих требованиям ОАО РЖД, чревато для операторов существенными дополнительными расходами, свя-

Пока ясного понимания того, как изменятся тарифы в прейскуранте 10-01, в ОАО РЖД нет, существующая система договорных отношений, похоже, монополию устраивает. «Не вижу никаких препятствий для работы частных локомотивов на главных путях», — заявляет заместитель главы департамента локомотивного хозяйства ОАО РЖД Александр Акулов. Однако в Федеральной антимонопольной службе видят в нынешней ситуации угрозу для развития конкуренции. «Нормативной базы для выхода частных локомотивов на пути общего пользования нет, и разрешения ОАО РЖД получают компании, связанные с госмонополией», — объясняет начальник отдела железнодорожного транспорта управления регулирования транспорта и связи ФАС Виктор Евапов.

И. о. главы Росжелдора Алан Лушников подтверждает, что ОАО РЖД не хочет того, чтобы частные локомотивы равноправно работали на его инфраструктуре. «В своих проектах приказов Минтранса ОАО РЖД ставило условием закрепление разрешительной системы — согласования возможности эксплуатации локомотивов по 22 параметрам, включая экономическую целесообразность для ОАО РЖД и другие странные вещи», — рассказывает господин Лушников. — А у нас всегда была такая позиция: локомотив, если он сертифицирован, исправен и нормально эксплуатируется, может выходить на пути общего пользования и возить, и никакого согласования разрешительного характера не должно быть».

Основной предмет торга между частным собственником локомотива и ОАО РЖД сводится к определению объема тяговой составляющей в тарифе на перевозку. С одной стороны, ФСТ формально определила размер тяговой составляющей в тарифе на перевозку собственными локомотивами на уровне 30% (в Европе — 35–39%), но в ОАО РЖД считают, что эта цифра экономически не обоснована. Поэтому скидка на перевозку оказывается ниже установленной ФСТ доли в тарифе и обременена множеством дополнительных условий. Например, право на скидку имеет только тот оператор, который обеспечивает локомотивную тягу своему поезду на всем пути следования груза — от начальной до конечной точки перевозки. Поэтому использование собственной тяги на участках, где производится смена локомотива, становится невыгодной. Владимир Прокофьев считает, что для решения этой проблемы необходимо сделать «прерывной» тариф, где будет учитываться скидка на перевозку частным локомотивом на каждом плече отдельно. Но пока никаких подвижек в этом направлении нет.

ТЯГА К БУДУЩЕМУ

Валерий Веремеев полагает, что появление большого количества частных локомотивов на инфраструктуре ОАО РЖД приведет к избыточности парка и неэффективности его использования: «Это можно наблюдать на примере вагонного парка. За счет эффекта масштаба и централизованного управления перевозками по всей системе железных дорог мы добиваемся средней оборачиваемости вагона 7,5 суток, тогда как для част-

занными с подготовкой и аттестацией машинистов для работы на путях общего пользования. Это, например, содержание необходимого высококвалифицированного персонала, начиная от машинистов-инструкторов и заканчивая медицинскими работниками для освидетельствования машинистов при допуске к работе. Кроме того, на длинных плечах необходимо периодически менять бригаду, превышение нор-

мативов смены для машинистов не может превышать нескольких часов, а оплата переработанного времени производится в двойном размере. ОАО РЖД самостоятельно планирует и осуществляет смену бригад и предоставляет положенный отдых машинистам на своей сети, в то время как у частного таких возможностей просто нет.

ных вагонов этот показатель составляет около 15 суток. Это означает, что частный парк работает с меньшей эффективностью и простаивает больше времени».

Однако частные операторы, отработавшие систему управления перевозок собственными поездными формированиями, придерживаются противоположного мнения. «Во-первых, поставив на свои маршруты собственные локомотивы, мы освободили втрое большее количество электровозов и тепловозов ОАО РЖД, которые могут теперь уйти на направления, где их не хватает», — рассказывает глава «Балттранссервиса» Владимир Прокофьев. — Во-вторых, мы увеличили и унифицировали весовую норму состава. Раньше на различных участках пути использовались разные по мощности и условиям эксплуатации машины, в связи с чем приходилось отцеплять или прицеплять вагоны в составе поезда на промежуточных станциях. Теперь же мы отработали технологию движения состава из 64 цистерн на всем протяжении маршрута».

Исполнительный директор группы «Н-Транс» Андрей Филатов также заверяет, что от появления на сети частных локомотивов коммерческие интересы ОАО РЖД не пострадают. «ОАО РЖД будет получать средства от использования полотна», — поясняет топ-менеджер. — Кроме того, все заинтересованы в обновлении тяги. Не так просто найти \$80 млрд, чтобы хотя бы сохранить существующее количество тяги. Экономика развивается, поэтому ОАО РЖД и частные компании в этом смысле единомышленники. При наличии рынка конкуренция между частными компаниями и ОАО РЖД возникнет не раньше чем через 10–15 лет. Рынок такой большой, что на нем все поместится».

По словам господина Прокофьева, в среднем запуск маршрута с собственным локомотивом позволяет окупать приобретение тепловоза за пять–шесть лет. Это меньше срока обычных в сегодняшних условиях лизинговых договоров по подвижному составу, который составляет, как правило, семь лет.

«Мы считаем, что этот рынок очень перспективный», — отмечает Андрей Филатов. Однако он уточняет, что либерализация рынка тяги чревата новой проблемой — нехватки локомотивов, спрос на которые в таком случае резко возрастет. «Пока ни одна мировая компания не сертифицировала в России свои локомотивы, за исключением исторически имеющего сертификат Луганского завода», — поясняет господин Филатов. — И как нам кажется, этому вопросу государству нужно уделять максимум внимания. Государство блестяще справилось с программой по автомобильным заводам, по идее должна быть такая же программа и по производству локомотивов. Особенно в контексте грядущей либерализации тяги. И в этом вопросе, нам кажется, государство должно оказать помощь ОАО РЖД и в создании условий для того, чтобы мировые компании как минимум сертифицировали свои локомотивы, чтобы осуществлять масштабный импорт, а как максимум — наладить собственное производство».

ИЗ 10 ТЫС. МАГИСТРАЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ, РАБОТАЮЩИХ НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ, ТОЛЬКО 200 — ЧАСТНЫЕ. АКТИВНО ЭКСПЛУАТИРУЮТСЯ НА СОБСТВЕННЫХ МАРШРУТАХ НЕЗАВИСИМЫХ ОТ ОАО РЖД ОПЕРАТОРОВ И ТОГО МЕНЬШЕ