

НА КОНЧИКЕ ПУТИ НА САМОМ ДЕЛЕ В РОССИИ ФАКТИЧЕСКИ ДВЕ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. КРОМЕ 85 ТЫС. КМ МАГИСТРАЛЬНЫХ ПУТЕЙ ОАО РЖД ВСЕГО НА ЧЕТВЕРТЬ МЕНЬШЕ РЕЛЬСОВ НАХОДИТСЯ В РАСПОРЯЖЕНИИ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА. ОНИ БЫЛИ ВЫДЕЛЕНЫ ИЗ МПС В НАЧАЛЕ 1990-Х И МОГУТ СЧИТАТЬСЯ ПИОНЕРАМИ РЕФОРМ. НО ЭТОТ УЖЕ ПО БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ ЧАСТНЫЙ СЕГМЕНТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА ДО СИХ ПОР ЖИВЕТ БЕЗ ПОЛНОЦЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ И ЧЕТКИХ ПЛАНОВ РАЗВИТИЯ. НИКА СВЕТЛОВА

ИГРА НА ВЫБЫВАНИЕ По сути, реформа железных дорог началась даже не десять лет назад, а еще в 1992–1995 годах — с принятия решения об акционировании предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ) и их выводе из состава МПС. Большинство предприятий стало тогда самостоятельными бизнес-единицами, а часть осталась в составе МПС и принадлежит сейчас ОАО РЖД.

Выделение ППЖТ из общего хозяйства российских железных дорог было обусловлено спецификой их деятельности. Они занимаются перевозками на подъездных путях грузовладельцев, подачей и уборкой вагонов от станции примыкания к сети ОАО РЖД до погрузочно-разгрузочных фронтов обслуживаемых организаций и собственно погрузочно-разгрузочной деятельностью. Такие предприятия не перевозят грузы по магистральным путям, а являются посредниками при передаче груза от производителя-грузовладельца перевозчику и наоборот. Зачастую ППЖТ являются владельцами подъездных путей, на которых работают. В том числе это компании, созданные промышленными производителями для транспортировки собственных грузов — они, как правило, входят в холдинг и изначально рассчитаны на обслуживание определенного грузовладельца (свои ППЖТ есть, например, у всех крупных меткомбинатов).

По данным Росстата, в 1996 году существовало около 12 тыс. организаций, обслуживающих подъездные пути, примыкающие к путям ОАО РЖД. Сейчас ППЖТ гораздо меньше — по словам президента НО «Союзгрузпромтранс» Алексея Хоружего, идет «мощнейшая трансформация» хозяйства промышленных предприятий, причем в сторону сокращения. Число ППЖТ уменьшилось почти вдвое и составляет сегодня чуть более 6 тыс. Большинство из них владеет небольшими отрезками пути — от 1 км до 5 км. Инфраструктура в ведении транспорта необщего пользования за последние десять лет также сократилась почти на треть. Сегодня в собственности ППЖТ находится 57 тыс. км путей, тогда как в 1998 году их было 87 тыс. км (для сравнения: длина путей ОАО РЖД сейчас составляет 85 тыс. км).

Причин сокращения числа ППЖТ много. Это и ликвидация предприятий вслед за прекращением существования головных компаний, и распад небольших хозяйств из-за невозможности вести рентабельный бизнес, и усилившаяся конкуренция с автомобильным транспортом. Президент ассоциации «Промжелдортранс» Александр Кукушкин приводит пример, когда при повышении налога на землепользование ряд ППЖТ был вынужден поднять тарифы, что тут же спровоцировало значительный отток мелких клиентов на автомобильный транспорт. Ситуация осложняется еще и тем, что сегодня перевозить мелкие партии грузов становится в принципе все более выгодно автотранспортом, а на железной дороге остаются в основном отправки массовых грузов (уголь, щебень, лес, металл).

КОЛИЧЕСТВО ПРЕДПРИЯТИЙ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА С НАЧАЛА 1990-Х СОКРАТИЛОСЬ ВДВОЕ, НО ОБЪЕМ ЕГО РАБОТЫ ВЫРОС

ТЕХНИКА СОВЕТСКИХ ВРЕМЕН Не обошлось без потерь и в парке подвижного состава, принадлежащего ППЖТ. За последние годы они списали около 5 тыс. маневровых локомотивов и 70 тыс. вагонов. Сегодня, по данным Росстата, за транспортом необщего пользования числится чуть более 10 тыс. маневровых тепловозов и примерно 130 тыс. вагонов. Причем если в ОАО РЖД считают критической степень износа техники в 60%, то на промышленном транспорте по некоторым видам оборудования этот показатель уже приближается к 80%. Что касается парка маневровых тепловозов в целом (включая машины ОАО РЖД), то, по данным Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), его износ составляет сегодня около 90%.

В ситуации, когда более четверти локомотивов ППЖТ неисправны, спасает лишь то, что транспорт необщего пользования работает в режиме малых скоростей и на небольших расстояниях. Тепловозы, срок эксплуатации которых 32 года, зачастую работают по 40–45 лет. И это, как утверждают эксперты, не отдельные случаи, а система. По словам эксперта-аналитика отдела исследований машиностроительных отраслей ИПЕМ Константина Кострикина, недостаток инвестиций в модернизацию и обновление парка ППЖТ, особенно в условиях отсутствия нормативных требований к техническому состоянию данного вида подвижного состава, способствует увеличению его износа, снижению производительности и ограничивает возможности обеспечения работы магистрального транспорта.

Технику для ППЖТ выпускают Брянский машиностроительный завод (БМЗ), «Люденовотепловоз», «Муромтепловоз», Камбарский машиностроительный и Новочеркасский электровазостроительный заводы (НЭВЗ). В последнее время их производство растет. По подсчетам ИПЕМ, в 2007 году ко-

личество выпущенных маневровых и промышленных тепловозов выросло по отношению к объемам 2006 года на 50%, до 228. За восемь месяцев уже выпущено 193 тепловоза, и, по прогнозам, годовой объем составит 280–290 машин. Лидерами по объемам производства маневровых тепловозов можно назвать БМЗ (входит в «Трансмашхолдинг») и «Люденовотепловоз» (входит в «Синара — Транспортные машины»). БМЗ специализируется на производстве тепловозов с электропередачей, люденовский завод в основном выпускает модели с гидропередачей.

Но большая часть этих заказов поступила не от ППЖТ, а от ОАО РЖД. В 2007 году БМЗ выпустил 101 маневровый тепловоз модели ТЭМ18Д для ОАО РЖД и 55 ТЭМ18 для коммерческих поставок, включая экспортные. Маневровый тепловоз ТЭМ18Д в отличие от ТЭМ18 оснащен более экономичным дизелем, оборудован комплексом локомотивных устройств безопасности и электрическим тормозом, на нем используются современные системы управления. В этом году планируется, что завод выпустит около 115 машин для ОАО РЖД, 25–30 — для российских ППЖТ и 35–40 — на экспорт. При этом в «Трансмашхолдинге» отмечают, что, несмотря на повышенный спрос внутри страны, экспортные поставки оказываются выгоднее.

Продукция НЭВЗа, также входящего в «Трансмашхолдинг», напротив, ориентирована прежде всего на ППЖТ и эксплуатируется на горно-обогатительных комбинатах. Для их нужд завод выпускает промышленный электроваз НПМ2 (проект выполнен по заказу Магнитогорского меткомбината). Этот локомотив предназначен для работы на железнодорожных путях металлургических предприятий и открытых горных разработок, электрифицированных на постоянном токе с напряжением сети 1500 В. В 2007 году НЭВЗ выпустил 11 электровазов НПМ2 для коммер-

ческих поставок. Также НЭВЗ сегодня выпускает тяговые агрегаты НР-1, предназначенные для эксплуатации на промышленном транспорте. Они используются для работы на электрифицированных железнодорожных путях открытых горных разработок и заменяют тяговые промышленные агрегаты серий ОПЭ1, ОПЭ1АМ.

ППЖТ недостаточно велики для того, чтобы подобно металлургам самостоятельно оплачивать разработку новых моделей маневровых локомотивов. Но они готовы действовать сообща. У «Союзгрузпромтранс» уже есть договоренность о том, что производители будут вкладывать часть собственных средств в создание и испытание опытных образцов новой техники, а когда ее запустят в производство, эти затраты будут добавлены к стоимости машины. Несмотря на то что конкретные действия по реализации этой схемы пока только планируются, представители ППЖТ надеются, что принцип коллективного заказчика «внесет свой вклад в создание современной техники для российского промышленного транспорта и пополнение его парка».

ЗАРАБОТАТЬ И ВЛОЖИТЬ В то же время, несмотря на сокращение количества ППЖТ, их парка и инфраструктуры, объем бизнеса этих предприятий растет. В 2007 году грузооборот ППЖТ составил 32,5 млрд ткм, объем перевозок грузов — 3,34 млрд т. Рост идет за счет наиболее крупных ППЖТ, активно расширяющих перечень оказываемых услуг и открывающих новые, смежные бизнесы. Заработанные на дополнительных направлениях бизнеса средства позволяют им пополнять и ремонтировать собственный парк, вкладывать деньги в развитие инфраструктуры и привлекать новых клиентов. С целью повышения качества обслуживания грузовладельцев не-



СМЕЖНИКИ