

# ТЯГА В БУДУЩЕЕ

В ЭТОМ ГОДУ РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ОКАЗАЛИСЬ НА ПОРОГЕ ВЫВЕДЕНИЯ НА СВОБОДНЫЙ РЫНОК ЕЩЕ ОДНОГО СЕКМЕНТА СВОЕЙ РАБОТЫ — ЛОКОТИВНОЙ ТЯГИ. ВСЛЕД ЗА ВАГОНАМИ ЛОКОТИВЫ НАЧИНАЮТ АКТИВНО ПРИОБРЕТАТЬ ЧАСТНЫЕ ОПЕРАТОРЫ. ДО СИХ ПОР ОНИ МОГЛИ ИСПОЛЬЗОВАТЬ СОБСТВЕННУЮ ТЯГУ ТОЛЬКО В РАМКАХ ВРЕМЕННОЙ РАЗРЕШИТЕЛЬНОЙ СХЕМЫ. ТЕПЕРЬ ПОЯВИЛСЯ РЕАЛЬНЫЙ ШАНС УЖЕ В 2012 ГОДУ ОТКРЫТЬ ЭТОТ РЫНОК ДЛЯ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

**ПРОБЛЕМА НА \$40 МЛРД** Одной из существенных причин нынешних проблем с грузовыми железнодорожными перевозками, о которых все громче говорят и ОАО РЖД, и частные операторы подвижного состава, и грузоотправители, все стороны называют нехватку локомотивов. По данным отчета ОАО РЖД за 2010 год, в инвентарном парке монополии находится 20 227 локомотивов, из них 14 211 — магистральных. Парк грузовых локомотивов ОАО РЖД состоит из 7535 электровозов и 3656 тепловозов, причем количество грузовых электровозов по сравнению с 2009 годом выросло на 118 единиц (+1,5%), а тепловозов — упало на 94 секции (-2,6%).

Финансовый кризис существенно замедлил процесс обновления локомотивного парка. Например, в 2009 году закупки магистральных тепловозов снизились на 43,2%, электровозов — на 8,8%. При этом в том же 2008 году уровень износа тепловозного парка уже составлял 84,2%, электровозного — 72,5%. Порядка 7 тыс. локомотивов требуют списания по срокам службы, а в целом для полного обновления локомотивного парка до 2015 года требуется закупить 9,5 тыс. новых локомотивов. В финансовом выражении эти цифры становятся еще более внушительными. По данным участников рынка, магистральный тепловоз сейчас стоит порядка \$3,5–4 млн, электровоз — около \$5 млн. То есть необходимые инвестиции должны превысить \$40 млрд. А ОАО РЖД параллельно нужно вкладывать средства в инфраструктуру — не менее изношенную, чем локомотивы.

«Недофинансирование локомотивного парка идет еще с советских времен», — поясняет директор департамента корпоративного строительства и реформирования ОАО РЖД Рамиль Талипов. — На протяжении последних лет структурных реформ акцент был сделан на решении других текущих задач во многом в ущерб обновлению локомотивного хозяйства». По словам топ-менеджера, компания пытается решать эту проблему по всем направлениям: проводит плановую замену выходящих из эксплуатации локомотивов, закупает новые виды тепловозов и электровозов, привлекает к сотрудничеству крупные западные машиностроительные концерны, такие как Siemens и Alstom.

Впрочем, господин Талипов признает, что «ряд вопросов еще не решен», в частности о финансировании тягового подвижного состава для пассажирских перевозок. «Мы завершили создание пригородных компаний и перевозчика в дальнем следовании, но пока не принят закон о транспортном обслуживании, эти компании не получили гарантий субсидирования их деятельности со стороны государства и региональных бюджетов в условиях регулирования тарифов на их услуги. Сейчас за этими институтами закреплено право поддерживать их безубыточную деятельность, но с появлением закона это станет их обязанностью. Только после этого можно будет сформировать систему финансирования закупок подвижного состава для нужд пассажирских перевозок», — отмечает Рамиль Талипов. По его словам, принятие этого закона торжествует Минфин. «Мы прекрасно понимаем, что фи-

нансовый регулятор вправе беспокоиться о бюджетных расходах, но другого пути решения проблемы не видим», — добавляет топ-менеджер.

**ЧАСТНЫЕ ИСКЛЮЧЕНИЯ** Вопрос о финансировании грузовых локомотивов стоит не менее остро, но ситуация принципиально отличается: грузовые перевозки являются прибыльными и, следовательно, имеют потенциал самостоятельно финансировать локомотивный парк. Несмотря даже на то, что условия для реальной работы частных локомотивов на железных дорогах еще толком не созданы, частные операторы уже владеют магистральными локомотивами. Это, например, холдинг Globaltrans (на начало года в управлении компании было 58 локомотивов), «Трансойл» (36), группа ОТЭКО (9), «Трансгарант» (7), «Газпромтранс» (3), «Нефтьтранссервис».

ОАО РЖД весьма беспокоит, что они медленно, но верно отбирают у монополии долю в доходах. «Холдинг начал терять монопольные позиции в сегменте грузовых локомотивов, где появление частных локомотивов (около 3% от парка) оказало существенное влияние на денежную долю рынка (оценочно до 7%)», — говорится в годовом отчете ОАО РЖД.

При этом частные владельцы локомотивов могут их использовать в рамках собственных поездных формирований только на основании специальных разрешений. Фактически это не общая практика, а набор исключений из правил. «У нашей компании всего семь локомотивов, и мы их сейчас распределяем по своим клиентам, чтобы хоть как-то помочь ликвидировать дефицит тяги», — поясняет глава «Трансгаранта» Алексей Гром. — У нас есть ключевые клиенты на Дальнем Востоке и в европейской части России, и мы им предлагаем в аренду локомотивы, если не хватает. А в Якутии, например, принцип работы построен на использовании собственного поездного формирования, чтобы обеспечить ритмичность поставок на Нерюнгринскую ГРЭС».

Как уточнили Business Guide в монополии, сейчас по согласованию с ОАО РЖД перевозки грузов поездными формированиями, состоящими из вагонов и локомотивов, принадлежащих на праве собственности или ином праве юридическим и физическим лицам, не являющимся перевозчиками, осуществляют «Трансойл», «Балттранссервис» и Новая перевозочная компания (две последние входят в Globaltrans), «Нефтьтранссервис», «Акрон-Транс» и ЗАО «Путь». В основном это крупные и известные игроки рынка, кроме последней компании, подробностей о которой выяснять не удалось.

Собственные поездные формирования, по данным ОАО РЖД, курсируют на Октябрьской, Московской, Северной, Южно-Уральской, Приволжской, Северо-Кавказской железных дорогах, перевозят нефтепродукты, руду цветных металлов, минерально-строительные грузы во внутригосударственном и международном сообщении. В основном это устойчивые маршруты, которые операторы эксплуатируют много лет, например экспортные перевозки нефти и нефтепродуктов.

В январе—августе объем перевозок грузов собственными поездными формированиями составил 19,7 млн тонн — это почти 3% всех погрузок по сети железных дорог. Около 75% из общего объема составили экспортные перевозки нефтепродуктов, порядка 13% пришлось на перевозки цветной руды по России. Минерально-строительные грузы и удобрения занимают совсем небольшую часть — по 0,5% (около 100 тыс. тонн) на каждый тип грузов.

«Трансгарант», «Евросиб» и Независимая транспортная компания, уточняют в ОАО РЖД, по документам осуществляют «технические перевозки», их право выхода на инфраструктуру подтверждается не на федеральном уровне, а на региональном начальниками дорог. То есть юридически они осуществляют перевозки на локальных участках инфраструктуры общего пользования и не имеют права выхода на инфраструктуру общего пользования. В то же время в «Трансгаранте» утверждают, что в Якутии работают собственными поездными формированиями на участках сети общего пользования (там инфраструктура принадлежит компании «Железные дороги Якутии», которая является одним из немногих примеров железных дорог в России, не входящих формально в ОАО РЖД).

**РЫНОК ИСКЛЮЧЕНИЙ** Однако разрешительный порядок организации перевозок и отсутствие полноценной нормативно-правовой базы серьезно сдерживают развитие частного парка локомотивов. В частности, вплоть до недавнего времени в тарифах ОАО РЖД не была выделена инфраструктурная составляющая, которая определяет, сколько оператор, использующий собственный локомотив, должен платить за услуги монополии. Для «исключительных» случаев использовался пункт 2.17 прейскуранта 10–01 (основной свод тарифов на грузовые железнодорожные перевозки).

Операторы подчеркивают, что принятые еще в 2001 году стратегические цели реформы не были реализованы в срок. Глава совета директоров Globaltrans, куратор рабочей группы по разработке концепции локальных перевозчиков НП «Совет рынка операторов» Александр Елисеев считает, что выделить инфраструктурную составляющую в тарифе можно было вместе с вагонной (она позволила сделать массовым использование на железных дорогах частных вагонов) еще в 2003 году. «Если в случае с вагонами мы получили четкие представления о ставках в любых направлениях, на любые расстояния, по любым видам грузов, то аналогичного решения по локомотивной составляющей принято не было», — поясняет господин Елисеев. — Вместо этого появился специальный пункт 2.17. Тем самым рынок был лишь чуть-чуть приоткрыт для частных инвестиций, но все равно сохранял в себе разрешительную схему».

Александр Елисеев добавляет, что технологию перевозок по пункту 2.17 каждый год необходимо пересогласовывать с ОАО РЖД, а целый ряд операторов так и не смог получить допуск к работе собственными локомотивами. Этот квазисубъект рынка — оператор с локомотивом — полу-

чился «правовым и тарифным уродцем», который не имел признаков жизнеспособности, говорит господин Елисеев. «Такие перевозки оказались востребованными лишь на очень немногих направлениях, допускали возможность использования только тепловозной тяги и по финансовым соображениям не устраивали монополию», — добавляет он.

При этом частные операторы уверены, что открытие для них рынка тяги будет полезно для ОАО РЖД, которое сможет вкладывать все доступные средства в расширение пропускной способности инфраструктуры. «Убежден, что если частный капитал смог решить проблему с дефицитом вагонов, то аналогично мы сможем решить и проблему локомотивов», — утверждает Александр Елисеев. — Другой альтернативы притока инвестиций просто нет».

Но Рамиль Талипов полагает, что полностью проблему финансирования локомотивного парка за счет частных инвесторов не решить. «Здесь нужна солидарная ответственность и привлечение инвестиций частных инвесторов, и холдинга РЖД, и производителя, и государства», — поясняет топ-менеджер. — Почему, например, автопром государство поддерживает, а локомотивостроение — нет? Что касается производителей, то здесь важен вопрос о качестве продукции. На примере частного вагонного парка мы видим, насколько снизилось качество вагонов в условиях возросшего спроса, а Ространснадзор уже не в состоянии обеспечить нужный контроль, поскольку операторов и собственников стало слишком много. В этой связи нужно понимать, что локомотив — это не вагон, и это особый риск».

**ПЕРВЫЙ ТАРИФ** Только в июле 2011 года операторы дождались решения Федеральной службы по тарифам (ФСТ), которая выделила в общем тарифе инфраструктурную составляющую: в зависимости от рода груза, типа и числа вагонов в поезде доля услуг инфраструктуры составляет от 55% до 70%. Александр Елисеев хвалит ФСТ за проделанную работу, считая тариф «справедливым». «Понятно, что в дальнейшем его еще придется настраивать, но в целом это рабочая схема», — отмечает он. По мнению господина Елисеева, тариф правильно методологически выстроен и создан на базе реальных затрат ОАО РЖД в 2010 году. «Все технологические операции были разделены на две крупные части: в одной из них сконцентрированы те виды операций, которые может сделать только инфраструктура, а в другой — операции, которые при определенных условиях может взять на себя как перевозчик, так и оператор инфраструктуры», — поясняет председатель совета директоров Globaltrans.

По его мнению, новый тариф не позволит операторам отобрать у ОАО РЖД все наиболее выгодные маршруты, чего так боится монополия. «Допустим, мы возьмем состав металла в порт на экспорт, но из этого состава нужно доставить пять вагонов на попутную станцию», — поясняет Александр Елисеев. — То есть нужно подогнать маневровый локомотив, отцепить вагоны от состава и подвести их на соответствующую станцию. Очевидно, что в такой ситуации для магистрального перевозчика приобретать до-

**ВПЛОТЬ ДО НЕДАВНЕГО ВРЕМЕНИ В ТАРИФАХ ОАО РЖД НЕ БЫЛА ВЫДЕЛЕНА ИНФРАСТРУКТУРНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ, КОТОРАЯ ОПРЕДЕЛЯЕТ, СКОЛЬКО ОПЕРАТОР, ИСПОЛЬЗУЮЩИЙ СОБСТВЕННЫЙ ЛОКОТИВ, ДОЛЖЕН ПЛАТИТЬ ЗА УСЛУГИ МОНОПОЛИИ**



**ЧТО ОПЕРАТОРЫ ПЕРЕВОЗЯТ СОБСТВЕННЫМИ ЛОКОТИВАМИ (МЛН Т)** ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.

