

Никто не собирается выковыривать изюм из булки

Один из самых острых, но в то же время и самых интересных вопросов сегодня – это использование собственных поездных формирований. Операторы, уже имеющие локомотивы или только планирующие их приобрести, не собираются забирать у перевозчика наиболее выгодные маршруты – прежде всего они хотят вовремя доставить свои грузы.

СПФ пришли на помощь

Хочется вспомнить, с чего все это начиналось. В 1997 году образовалась сложная ситуация с вагонами, в первую очередь с цистернами, – их катастрофически не хватало. Не лучшим образом обстояло дело и с тягой. На этом фоне возникла огромная проблема вывоза необходимых объемов нефтепродуктов с российских нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ).

И первая схема, которая была построена с применением собственных тепловозов, – это ст. Кириши Октябрьской железной дороги – Эстония. Использование одного тепловоза от ворот Киришского НПЗ до ворот терминала Мууга (Эстония) позволило уменьшить потребный парк локомотивов в 2,5 раза, а парк цистерн – в 3,7 раза. Более того, к концу 1998 года объем перевозок вырос с 200 тыс. до 600 тыс. т в месяц.

Это был несомненный успех, который наша команда начала развивать и на других направлениях. Следующие



Владимир Прокофьев,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ООО «БАЛТТРАНССЕРВИС»

Тепловозы собирались с миру по нитке. Капитальный ремонт проводили на различных заводах, качество было отвратительное. Лишь через

Учитывая, что изношенность парка тяги составляет 69%, нетрудно посчитать, что на его обновление имеющимися темпами понадобится 27 лет. То есть альтернатива такая: или ОАО «РЖД» продолжает приобретать локомотивы в ущерб обновлению инфраструктуры, или формируется институт операторов локомотивов

этапы – маршруты ст. Новоярославская – Эстония и затем ст. Стенькино II – Эстония. Здесь уже была более серьезная и трудная работа по выстраиванию логистики как в работе локомотивов, так и в использовании вагонов. Мы предложили задействовать для наших поездных формирований малодеятельный участок со слаборазвитой инфраструктурой на маршрутах Бологое – Дно – Печоры, Великие Луки – Дно – Печоры.

2 года нам удалось приобрести 15 свежих тепловозов в приличном техническом состоянии.

Одновременно совершенствовалась технология перевозки. С помощью ООО «БалтТрансСервис» было построено пять новых ям для осмотра в депо Дно, отдельная заправка тепловозов по ст. Стенькино II Московской железной дороги, оборудовано и задействовано отделение депо Рыбинск со штатом 35 человек для производ-

ства ТО-3, ТО-2, а также межпоездного ремонта.

Вариантов всего два

Только за последние 3 года наша компания купила 19 новых дизелей стоимостью около 420 млн руб. В 2012-м было приобретено 8 новых тепловозов 2ТЭ116У, цена сделки составила 1,2 млрд.

За последние 3 года мы произвели ремонт в объеме ТР-3 56 секций на сумму 377 188 тыс. руб. и среднего ремонта 96 секций на сумму 1 267 861 тыс. руб.

В результате в настоящее время ООО «БалтТрансСервис» имеет парк из 60 тепловозов в хорошем техническом состоянии, что позволяет сейчас компании везти нефтепродукты со следующими оборотами: ст. Новоярославская – ст. Лужская – 6 суток; ст. Стенькино II – ст. Лужская – 7 суток; ст. Новая Жизнь – ст. Гетмановская – менее 4 суток. При этом производительность наших локомотивов не уступает, а на некоторых участках и превосходит средне-сетевые показатели по РЖД.

Для справки: общий парк поездных локомотивов на сети РЖД составляет 14 тыс. ед., из них тепловозов – 3125 (причем самых мощных и современных 2ТЭ116 различных модификаций – 1015, 2ТЭ25 – 110). За последние 3 года РЖД приобретено 256 тепловозов 2ТЭ116 и 2ТЭ25, из них 125 – в 2015-м. Учитывая, что изношенность парка составляет 69%, нетрудно посчитать, что на его обновление такими темпами понадобится 27 лет. То есть мы имеем следующую альтернативу: или ОАО «РЖД» продолжает приобретать локомотивы в ущерб обновлению инфраструктуры, или формируется институт операторов локомотивов.

Пора выделять локомотивную составляющую

И начать становление на сети частной тяги следовало бы с выделения локомотивной составляющей в общей структуре затрат. Общемировой опыт показывает: вагонная составляющая в тарифе – это, как правило, 15–20%, инфраструктура – 35–45%, локомотивы – 35–45%. После формирования этой составляющей необходимо разработать и утвердить Правила использования частных локомотивов. В настоящее время, несмотря на существующий приказ Минтранса от 22.10.2007 г. № 150 «Об утверждении Правил перевозок грузов в поездах, сформированных из локомотивов и вагонов, принадлежащих на праве собственности или ином праве грузоотправителям, грузополучателям, иным юридическим и физическим лицам, не являющимся перевозчиками на железнодорожном транспорте», мы вынуждены просить руководство ОАО «РЖД» о продлении действия разрешающих телеграмм на курсирование собственных поездных формирований на каждый год.

Выделение локомотивной составляющей позволит каждому игроку просчитать свои возможности по покупке и использованию локомотивов. Причем если мы говорим о

локальных перевозчиках, то на моей памяти не было ни одного желающего стать таким оператором на каком-нибудь направлении. Думаю, этот вектор бесперспективен. Напротив, можно было бы рассматривать использование частных локомотивов на отдельных грузонапряженных маршрутах с дефицитом качественной тяги.

Вопрос выделения дочерней локомотивной компании из ОАО «РЖД» также не принесет положительного результата, а создаст противоречие между эксплуатационниками и ре-

эта громоздкая система ухудшила управляемость процесса.

В беседах коллеги проявляют большой интерес к использованию собственных локомотивов, поэтому при условии выделения локомотивной составляющей, установлении долгосрочных прозрачных правил работы, правильного просчета каждого направления институт частной тяги имел бы хорошие перспективы.

И главное – когда мы начинали это дело, никто из нас не собирался выковыривать изюм из булки, как не собираемся это делать и сейчас. Мы про-

Начать становление на сети частной тяги следовало бы с выделения локомотивной составляющей в общей структуре затрат. Общемировой опыт показывает: вагонная составляющая в тарифе – это, как правило, 15–20%, инфраструктура – 35–45%, локомотивы – 35–45%

монтниками, увеличит штат – и в итоге новая структура будет обслуживать только собственные интересы. После прихода на сеть в качестве сервисной компании ЗАО «Трансмашхолдинг» мы не почувствовали улучшения качества обслуживания, качества ремонта, просто добавились еще две промежуточные структуры – ЗАО «Трансмашхолдинг» и ООО «ЛокоТех-Промсервис». Кроме того,

сто старались расшить узкие места на тех или иных направлениях и доставить вовремя груз к месту назначения. И то, что сегодня к «БалтТрансСервису» со стороны наших партнеров – нефтяных компаний ОАО «НК «Роснефть», ОАО «Газпром нефть», ОАО «ТАИФ-НК» – практически нет вопросов, позволяет говорить о том, что мы двигаемся в правильном направлении. 🚂

