

БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ?

СТАБИЛИЗАЦИЯ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТЕНАЛИВА ТОЛКАЕТ ОПЕРАТОРОВ ЦИСТЕРН К ДИВЕРСИФИКАЦИИ

Нефтеналив был первым и некоторое время оставался единственным конкурентным сектором на рынке железнодорожных перевозок. Именно «нефтянка» первой стала привлекать частный капитал в подвижной состав, и именно парк цистерн на заре структурного реформирования железнодорожной отрасли пополнялся пионерами операторского движения. Сегодня перевозки налива находятся на рекордном уровне, однако дальнейший рост объемов маловероятен – с этим выводом согласны практически все эксперты. Это значит, что конкуренция среди операторов за наливные грузы будет только усиливаться.



Можно сказать, что наливной сегмент стал зеркалом реформы. К началу ее второго этапа, в 2003 году, грузовая база, генерируемая предприятиями нефтегазового сектора, в значительной степени перевозилась в подвижном составе, не входящем в инвентарный парк железнодорожной госмонополии. Наряду с первооткрывателями сегмента – «Балттранссервисом» и «Трансойлом» – развивались кэптивные операторы «ЛУКОЙЛа», «ЮКОСа», «Газпрома» (образованные в 1994, 2000 и 2002 годах соответственно), в игру вступил такой крупный игрок, как Новая перевозочная компания. Что характерно – на этой стадии операторы конкурировали преимущественно между собой: инвентарный парк выпадал из рыночной борьбы в силу того, что тарифы на его использование регулировались государством. И РЖД, естественно, начали лоббировать модель рынка, при которой все ее вагоны работали бы по тем же правилам, что и частные. Регуляторы, в свою очередь, согласились на полумеры и предложили передать в дочернюю операторскую структуру лишь часть инвентарного парка.

Процесс согласований занял несколько лет, и лишь в 2007 году был сделан предпоследний шаг к формированию рыночной среды – РЖД удалось выделить условно независимую, но на 100% подконтрольную Первую грузовую компанию, получившую возможность самостоятельно оперировать вагонами и, соответственно, расценками на их использование. ПГК получила в распоряжение все цистерны РЖД, и де-факто рынок перевозок нефтеналива стал полностью конкурентным. Де-юре, конечно, ПГК оставалась государственным активом.

Прошлый 2011 год стал последним годом реформы в нефтеналивном сегменте. Осенью РЖД продали на аукционе контрольный пакет ПГК, на тот момент остававшейся крупнейшим в стране оператором цистерн (см. «Перевозчики черного золота» в «Транспорте» №4, 2011 г.). Новым хозяином ПГК стала подконтрольная UCLN Независимая транспортная компания, налив ранее не перевозившая.

Грузовая база утекает

Становление и развитие рыночных отношений в перевозках нефтенали-

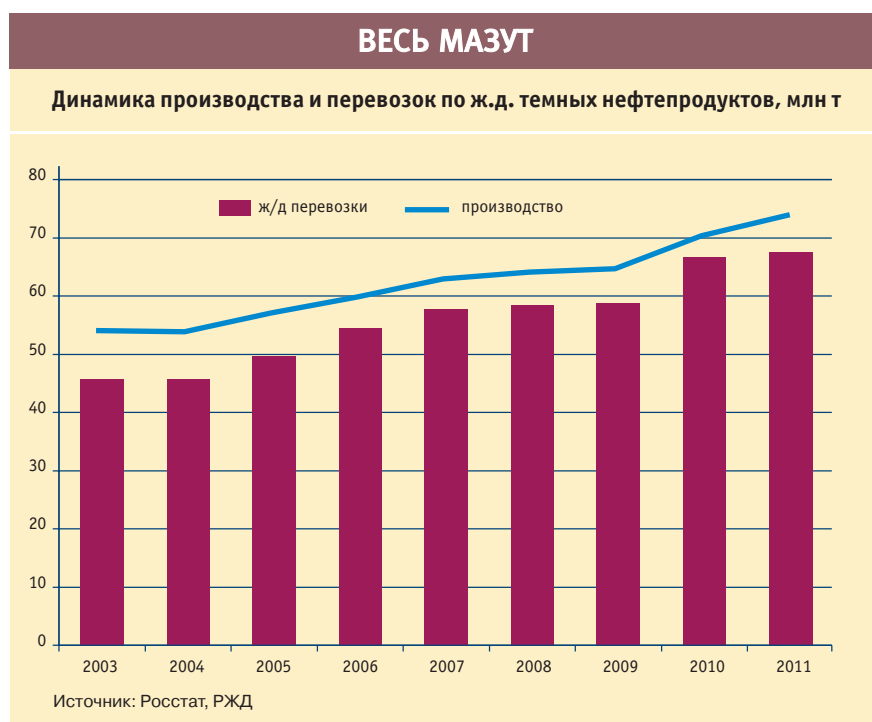


ва шло параллельно с серьезными изменениями в самой «нефтянке». В силу особенностей налоговой политики и в результате развития системы магистральных нефтепроводов спрос на перевозки сырья постепенно снижался, перевозки нефтепродуктов, напротив, росли. К концу реформы объем перевозок нефтеналива в целом стабилизировался. При этом объем погрузки сырой нефти значительно снизился, нефтепродукты же продолжили рост.

Сырье ушло «с колес» в ответвление от трубопровода Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО) на Китай,

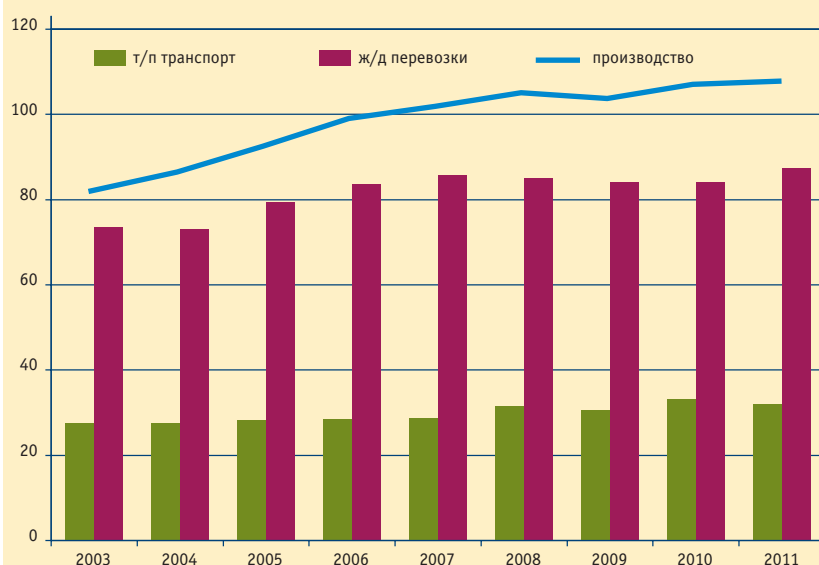
из-за чего железнодорожники недоисчитались 9 млн тонн. К слову, именно ввод первой очереди ВСТО с организацией перевозок железнодорожным транспортом от нефтеналивной эстакады в Сковородино до спецморнефтепорта в Козьмино годом ранее предопределил значительный прирост погрузки нефти. «Последний всплеск» – так называли его тогда наблюдатели.

Намеченный на конец 2012 года ввод второй очереди ВСТО с подключением трубопровода непосредственно к терминалу в Козьмино остановит погрузку в Сковородино,



В ПОЛЬЗУ БОЧЕК

Динамика производства и распределение по видам транспорта светлых нефтепродуктов, млн т



Источник: Росстат, Транснефть, РЖД

лишив железную дорогу еще минимум 15 млн тонн годовой погрузки.

«Запуск ВСТО-2 – большая угроза для рынка подвижного состава, однако существует еще ряд проектов – не таких масштабных, но они будут значительно влиять на рынок перевозок в цистернах», – считает руководитель отдела исследований грузовых перевозок Института проблем естественных монополий Игорь Куротченко. В частности, речь идет о

последствиях запуска Яйского нефтеперерабатывающего завода в Кемеровской области, мощность которого составит 6 млн тонн нефти в год с глубиной переработки до 93%. Яйский НПЗ будет подключен к магистральному нефтепроводу Александровское (Томская область) – Анжеро-Судженск – Иркутск. При запуске НПЗ Кемеровская область практически полностью будет покрывать потребность в нефтепродуктах, следо-

вательно, высвободятся тысячи цистерн.

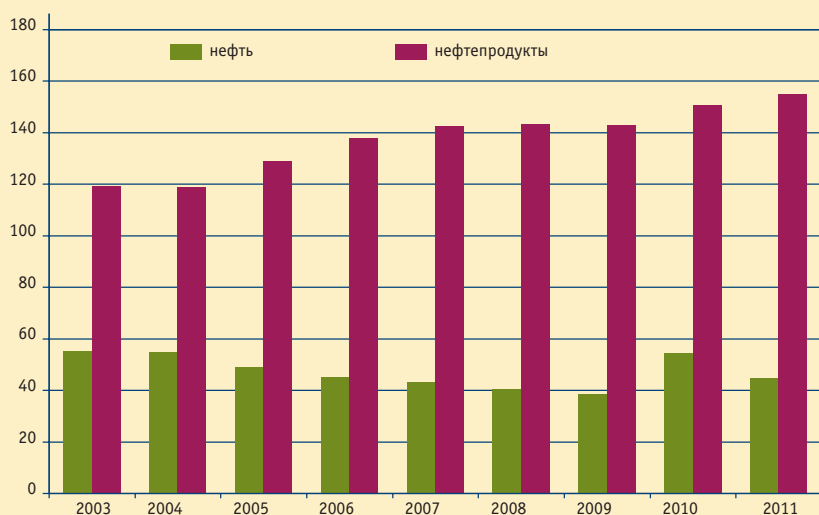
Проект расширения Антипинского НПЗ (Тюменская область) предполагает доведение мощности по первичной переработке нефти до 7 млн тонн в год с максимальной глубиной переработки нефти и выпуском нефтепродуктов стандарта Евро-5. По мнению эксперта ИПЕМ, объемы перевозок в Тюменскую область станут меньше, т. к. потребность в дизельном топливе и бензине снизится, но вырастет объем нефтепродуктов, поступающих из Тюменской области.

Любопытно, что объемы перевозок нефтяных грузов железнодорожным транспортом, согласно долгосрочным прогнозам РЖД, к 2015 году возрастут на 5,9%, а к 2020 году – на 11,5% к уровню 2010-го года. Риском предположить, что этим планам не суждено сбыться. Во-первых, добыча нефти давно не растет такими темпами, а в ближайшие годы вполне может начаться ее снижение. Во-вторых, сырье всегда тяготеет к нефтепроводам (**см. «Коэффициент перевозимости»**), которых в России за последние годы уже построили много, и строительство продолжается. Согласно утвержденной в январе 2012 года стратегии развития «Транснефти», к 2020 году компания значительно нарастит объемы приема и перекачки российской нефти – до 474 млн твг, что на 6% выше показателей 2011 года, причем при прогнозируемом росте добычи к этому моменту на 18 млн твг прием в трубу российской нефти должен увеличиться на 27 млн твг. «На мой взгляд, нефтеналивные грузы – это те грузы, за которые в перспективе придется бороться. Ведь ситуация такова, что отправка цистернами обходится дороже, чем по трубе, – отметил в беседе с «Транспортом» начальник отдела реформирования транспорта и связи Минэкономразвития РФ Ярослав Мандров. – Сегодня, если честно, все, кто мог уйти с железной дороги, ушли. Остались те грузоотправители, которым деваться некуда: либо они повезут железнодорожным транспортом, либо просто закроют свой бизнес».

Как отмечалось выше, рост добычи к 2020 году в России маловероятен. Но динамика перекачки нефти по трубопроводам «Транснефти»

НЕФТЬ УХОДИТ

Динамика транспортировки нефтегрузов по ж.д., млн т



Источник: Росстат, РЖД

всегда будет превосходить динамику добычи. Связано это с тем, что для большинства новых месторождений труба будет являться единственным вариантом транспортировки. В их числе – самые перспективные на сегодняшний день месторождения севера ЯНАО и Красноярского края, для которых строится нефтепроводная система Заполярье – Пурпе – Самотлор, а также месторождения Юрубчено-Тохомской зоны (центр Красноярского края), которые «Транснефть» планирует соединить трубой с ВСТО.

По всей видимости, железнодорожники рассчитывают на рост производства нефтепродуктов. «Теоретически этот рост возможен за счет наращивания объемов переработки (то есть введения в строй новых НПЗ или новых установок первичной переработки). Ввод новых НПЗ практически не повлияет на спрос на перевозки нефти по железной дороге, а «продуктовой» грузовой базы определенно добавится. Правда, наращивание мощности «первичек» – отнюдь не главный тренд в российской переработке (такие проекты сейчас реализуются только в Татарстане), поэтому качественного роста спроса на перевозки топлива по железной дороге он не обеспечит», – считает главный редактор журнала «Нефть и Капитал» Сергей Савушкин.

Главный тренд сегодня заключается в углублении переработки. Это означает, что мазут – основной для железнодорожников нефтепродукт – во всевозрастающих объемах будет востребован на самих НПЗ. И рассчитывать, что мазут на железной дороге полностью заменит выработанное из него дизельное топливо или бензин, не стоит. Просто потому, что у «Транснефти» недозагружены продуктопроводы, и дополнительная экспортная солянка потечет именно по ним.

В который раз напомним и о планах по развитию системы нефтепродуктопроводов. Строительство продуктопроводов «Юг» (Сызрань – Новороссийск) и Кстово – Москва, а также увеличение пропускной способности продуктопровода «Север» позволит, согласно стратегии «Транснефти», к 2020 году увеличить транспортировку нефтепродуктов на 70% – до 54,5 млн тонн.

ТРУБА ЗОВЕТ

Динамика транспортировки нефтегрузов по трубопроводам, млн т



Источник: Росстат, Транснефть

Из сравнительно объемных номенклатур по наливу остается бензин, и да, он перевозился и будет перевозиться в основном по железной дороге. Но для обеспечения ожидаемых железнодорожниками к 2020 году дополнительных 25 млн тонн налива производство бензина пришлось бы нарастить на 70%, что далеко от реальности.

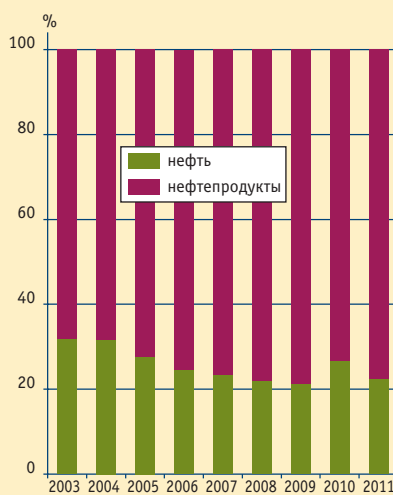
Для полноты картины отметим, что железнодорожный транспорт, в отличие от трубопроводного, не в силах такими темпами развивать инфраструктуру, и это, как известно, уже привело к невывозу значительных объемов в том числе и наливных грузов (см. «Год на год не приходится» в «Транспорте» №1-2, 2012 г.).

Операторская стратегия

Очевидно, что совокупность перечисленных факторов поставила операторов цистерн перед необходимостью пересмотра привычной стратегии «качественного наращивания парка». На протяжении последних нескольких лет участники профильных конференций отмечают профицит подвижного состава в сегменте (см. например, «Стоп-сигналы» в «Транспорте» №6, 2011 г.), что гарантирует высокую конкуренцию и в целом на руку грузоотправителям. А значит, любая компания, нацеленная на рост объемов перевозок, должна будет масштабировать бизнес за счет других грузопотоков. Незадолго до аукциона по ПГК именно об этом говорил, например, в беседе с «Ведомостями» председатель совета директоров «Трансойла» Игорь Ромашов. В свою очередь, аналитик инвестиционной «Тройка Диалог» Игорь Васильев отметил: «Я не

ДОЛИ

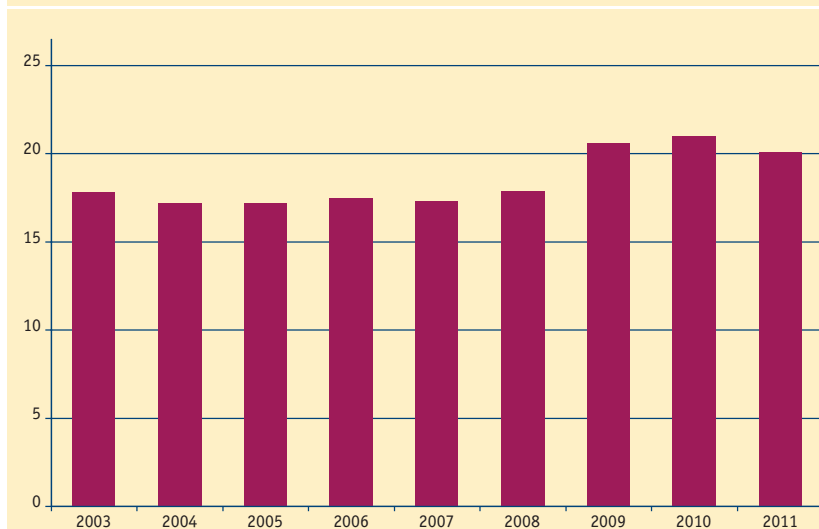
Структура объемов транспортировки нефтегрузов по ж.д., %



Источник: Росстат, РЖД

ПЯТАЯ ЧАСТЬ

Динамика доли нефтегрузов в грузопотоках на ж.д., %



Источник: Росстат, РЖД

ожидаю, что сегмент перевозок нефтеналива будет существенно расти. При этом парк цистерн достаточен для вывоза всего предъявляемого к перевозке груза. Очевидно, поэтому и GlobalTrans почти не приобретает цистерны, сосредоточившись на закупках полувагонов, и «Трансойл» заявил о диверсификации бизнеса и выходит в неналивные сегменты перевозок».

Уместно также вспомнить историю с компанией «Востокнефетранс». У этого СП «Транснефти» и Уралвагонзавода (см. «Краткосроч-

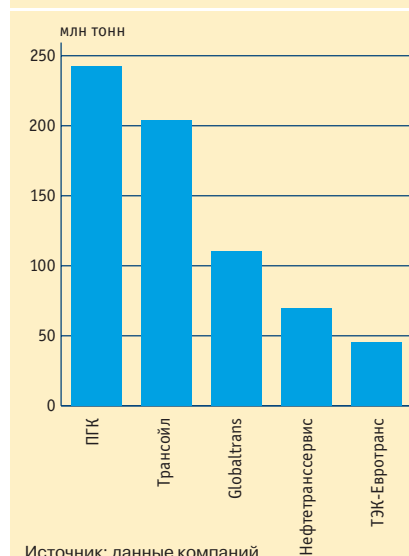
ные перевозки» в «Транспорте» №1-2, 2010 г.) было две сопоставимых по важности государственных задачи. УВЗ в разгар кризиса продал, по сути, сам себе несколько тысяч цистерн, поддерживая тем самым собственную производственную программу. Трубопроводная монополия качественно хеджировала транспортные риски, гарантировав доставку нефти в новый порт. В прошлом году в СМИ обсуждалось желание «Транснефти» избавиться от этого железнодорожного актива. Создание

ВСТО подходит к своему логическому завершению, а без гарантированного объема перевозок компания с приличным парком «бочек» может оказаться не у дел, и сообщений об интересе к контролю в ней со стороны второго соучредителя больше в публичное поле не просачивалось.

Теперь стоит еще раз проанализировать «событие года» – аукцион по продаже 75% акций ПГК. Наблюдатели изначально ожидали, что бороться за этот актив будут компании, для которых налив является важнейшей из номенклатур. С одной стороны, это резонно. ПГК владеет крупнейшим в стране парком цистерн, в последние годы, кстати, постепенно обновлявшимся. Но поглотить номинального лидера сегмента – не то же самое, что получить контроль над собственно сегментом. Дело в том, что значительная часть парка цистерн ПГК (по некоторым оценкам, до трети) находилась в аренде, т. е. возили чужой ресурс в чужих интересах. Во многом это было предопределено описанными выше процессами: к моменту выхода ПГК на рынок в статусе «частного оператора» грузовая база уже 10 лет как была поделена именно между частными компаниями, в том числе аффилированными с грузовладельцами. В этих условиях загрузить весь свой наливной парк ПГК не могла, о чем ее тогдашний гендиректор Салман Бабаев заявлял открытым текстом (см. интервью с

СУММА

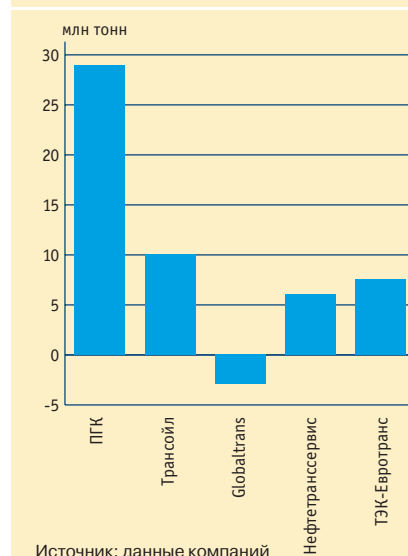
Суммарный объем перевезенных нефтегрузов, 2008-2011 гг.



Источник: данные компаний

РОСТ

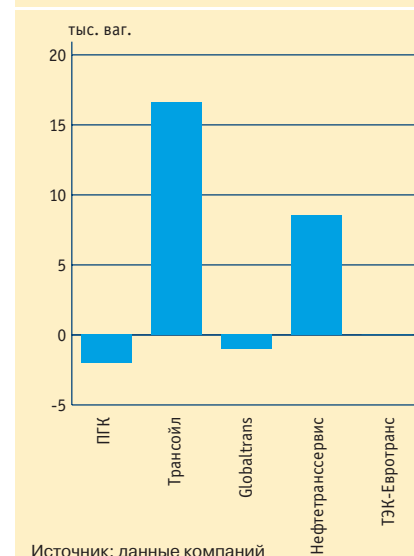
Прирост объемов перевозки нефтегрузов, 2008-2011 гг.



Источник: данные компаний

ПАРК

Прирост парка цистерн, 2008-2011 гг.



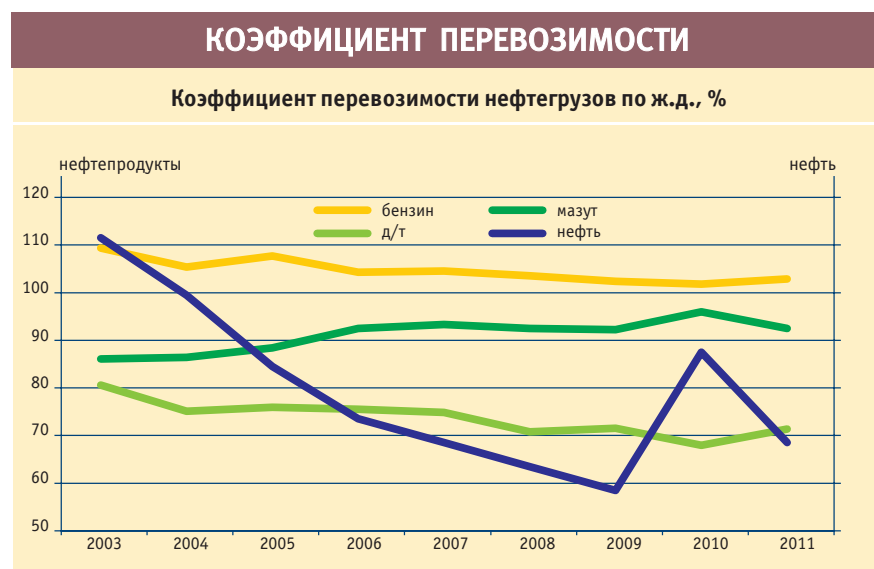
Источник: данные компаний

ним в «Транспорте» №10, 2009 г.).

Можно предположить, что новый собственник ПГК столкнется с теми же проблемами. В самом деле, куда можно пристроить гигантский в масштабах сегмента парк при, напомним, тенденции к снижению грузовой базы? Возможно, что в этом и заключается причина, побудившая операторов по перевозкам налива отступить от ПГК. Иными словами, наличие избыточного числа цистерн в парке «дочки» РЖД оказалось излишним обременением для разбивающихся в сегменте игроков.

Риском же для ключевых участников рынка, арендовавших цистерны у «дочки» РЖД, является решение перешедшей под частный контроль ПГК самостоятельно оперировать парком. «Мы сосредоточимся, в первую очередь, на самостоятельном управлении вагонным парком, исключив механизм сдачи в аренду собственного подвижного состава», – заявил в феврале новый генеральный директор ПГК Олег Букин.

Грузовладельцы, заинтересованные в ритмичном вывозе продукции с НПЗ, обнаружив, что у их сегодняшнего контрагента может по этой причине не хватить погрузочного ресурса,



са, довольно быстро смогут отдать контракт компании, располагающей достаточным парком, подчеркивает Игорь Васильев из «Тройки Диалог». «Возвращаемый парк будет работать на тех же маршрутах и перевозить те же грузы, что и сейчас», – писали «Ведомости» со ссылкой на представителя ПГК еще в конце 2011 года.

С другой стороны, операторы могут постепенно привлечь на рынке недостающие цистерны и вернуть утраченные объемы, поскольку

качество сервиса и тарифная политика грузоотправителя, очевидно, устраивали и ранее. В целом же следует отметить, что ограничение грузовой базы является мощным стимулом к консолидации в сегменте, и в краткосрочной перспективе может привести к стремительному укрупнению игроков, число которых сократится до двух – трех (без учета кэптивных операторов).

