

## Начало конца, или Вся надежда на бензин



**В 2011 году сегмент транспортировки нефти и нефтепродуктов по железной дороге показал отрицательную динамику, уйдя хотя и в незначительный, но все-таки минус – на 1,1% (всего было перевезено 250 млн т). Такой показатель окончательно убедил некоторых экспертов в так называемом начале конца, а именно уходе нефтеналивных грузов с сети.**

### Новые поводы для волнения

По данным РЖД, в прошлом году железная дорога потеряла более 9 млн т нефти – этот объем был транспортирован по нефтепроводу Сквородино – Дацин. Несмотря на то, что поставки в Китай оказались не столь выгодны российской стороне, как предполагалось, ожидается, что к концу текущего года объемы экспорта сырья в Азию по системе «Транснефти» удвоятся. После запуска второй очереди нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан они выйдут на уровень 45 млн т нефти ежегодно.

Во многом тенденция увеличения экспорта сырой нефти вызвана введением нового налогового режима «60-66», призванного избавить сегмент от больших объемов отправок за границу мазута и нефтепродуктов низкой степени переработки. Как заметил директор по энергетическим исследованиям в Евразийском регионе IHS CERA Мэтью Зэйгерс, российское власти осознали, что ситуация при предыдущем налоговом режиме была невыгодной и убыточной. Более того, по мнению эксперта, формула «60-66» – это еще не предел.

Аналитик компании «Петромаркет» Роман Сафиюлин привел такие данные: в прошлом году по системе «Транснефти» было экспортировано 89,3% добытой нефти, по железной дороге – только 10,7%. Также он отметил снижение объемов экспорта через черноморские порты. В то же время дальневосточные, наоборот, показали прирост, а балтийские остались на уровне прошлых лет.

По прогнозам экспертов, в результате запуска второй очереди ВСТО стоит ожидать не только еще большего ухода нефти с колес, но и высвобождения немало количества цистерн. Предположительно их планируется перебросить в европейскую часть страны.

Кроме этого, существует еще ряд проектов, реализация которых далеко не самым благоприятным образом скажется на объемах перевозок нефти железнодорожным транспортом. Это строительство нефтепровода Тихорецкая – Туапсе-2, нефтепродуктопроводов Ачинск – Кемерово – Сокур, Сызрань – Саратов – Волгоград – Новороссийск, Кстово – Нагорная (Москва), а также увеличение про-

пускной способности нефтепровода Сокур – Прибой и МНПП Кириши – Приморск.

«Безусловно, запуск ВСТО-2 представляет большую угрозу для операторов, работающих в сегменте нефтеналива, однако есть ряд других, не таких масштабных проектов, которые, тем не менее, будут значительно влиять на объемы перевозок в цистернах, – считает руководитель отдела исследований грузовых перевозок ИПЕМ Игорь Куротченко. – В частности, запуск Яйского нефтеперерабатывающего завода в Кемеровской области, мощность которого составит 6 млн т нефти в год с глубиной переработки до 93%, снизит зависимость области от поставок моторного топлива из других регионов. Яйский НПЗ будет подключен к магистральному нефтепроводу Александровское (Томская область) – Анжеро-Судженск – Иркутск, соответственно, высвободятся тысячи цистерн».

Что касается нефтепродуктов, то тут ситуация остается стабильной. Около 77% этих грузов перевозится в настоящее время именно по железной дороге. Так, на стальные магистрали

по-прежнему приходится большая доля в структуре перевозок бензина. В прошлом году в цистернах было отправлено свыше 3,2 млн т бензина, что на 16% больше, чем в 2010-м. Вместе с тем объемы транспортировки данной номенклатуры по трубе сократились почти в два раза. На экспорт бензин в основном отправлялся в страны Северо-Западной Европы, также аналитики отмечают рост экспортных отправок через дальневосточные порты и азиатскую границу.

Схожие тенденции отмечаются и в сегменте дизельного топлива и топочного мазута. Здесь поставки по железной дороге выросли по сравнению с предыдущим годом на 33%. Однако и трубопроводный транспорт оказался в плюсе, прибавив 8%. Между тем объем экспорта в целом уменьшился на 5%, причем снижение наблюдалось по всем основным направлениям.

### Перераспределение сил

В настоящее время сегмент железнодорожных перевозок нефти и нефтепродуктов в России почти полностью покрывается силами шести крупных операторских компаний: ОАО «ПГК», ЗАО «НефтеТрансСервис», ООО «Трансойл», ООО «Лукойл-Транс», Globaltrans и ООО «ТЭК «Евротранс». ПГК, на которую приходится наибольшая доля на рынке перевозок нефтегрузов, в прошлом году показала отрицательную динамику, потеряв 8%. Итог составил 67,6 млн т. Такой результат, как поясняют в компании, объясняется прежде всего тем, что около 7 тыс. цистерн было передано в аренду. Сократились объемы перевозок также и у «Трансойла» (на 9,8%), в управлении которого на конец 2011-го находилось 29 тыс. цистерн. В связи с завершением контракта с НК «Роснефть» на поставку нефти в Китай со станции Зуй доля нефти в структуре грузо-перевозок компании уменьшилась с 23 до 11%. Частично эту потерю удалось компенсировать за счет роста перевозок мазута на 18%.

С положительными показателями прошлый год закончили ЗАО «НефтеТрансСервис» (+8% к 2010 г.) и ТЭК «Евротранс» (+26,5%). В распоряжении последней находятся 18 тыс. собственных цистерн, доля сырой нефти в объеме перевозок ком-

ЭКСПОРТНЫЕ ПОСТАВКИ БЕНЗИНА, ТЫС. Т



Источник: ООО «ЗапСиб НПЗ»

пании снизилась на 1%, удельный вес экспорта также уменьшился – на 2%. Однако в абсолютных цифрах экспорт вырос на 0,8 млн т.

Свою лепту в перераспределение сил в сегменте перевозок нефтеналива внесла состоявшаяся в конце 2011-го продажа 75% акций ПГК. Более того, некоторые последствия этого шага игрокам данного рынка еще только предстоит ощутить. «В прошлые годы, когда существовал инвентарный парк, ОАО «РЖД» летом отставало 20 тыс. цистерн с целью регулирования падения спроса на подвижной состав в этот период. Сегодня ни ПГК, ни другие компании отставляют цистерны летом не планируют, что добавляет конкурентный потенциал», – отмечает член Совета директоров ОАО «ПГК» Александр Сапронов.

Есть и ряд других факторов, которые неизбежно отразятся на снижении объемов железнодорожной транспортировки нефтегрузов. Один из них – вступающий в силу 31 декабря 2012 года новый техрегламент «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту». Согласно положениям документа, теперь производитель топлива сам гарантирует его качество. Для этого завод должен сертифицировать образцы продукции и систему менеджмента качества. Процедура будет проходить

в аккредитованных государством лабораториях – независимые частные лаборатории проверять топливо уже не смогут. По словам генерального директора УК «Западно-Сибирский НПЗ» Филиппа Никонова, к переходу на новые требования готовы далеко не все российские НПЗ. А значит, в ближайшее время можно ожидать падения объемов производства и, соответственно, снижения объемов перевозок нефтепродуктов. «Выполнение требований технического регламента, снижение таможенных пошлин на нефть, введение повышенных пошлин на прямогонный бензин и возможное установление пошлины 90% на мазуты может привести к сокращению переработки нефти на 15–20%», – считает эксперт.

Можно ли что-то предпринять, чтобы замедлить процесс ухода нефтеналива с сети? Если говорить о сырой нефти, то, по мнению экспертов, практически ничего – она продолжит утекать «в трубу». Таким образом, вся надежда на бензин и другие нефтепродукты. Но без модернизации мощностей большинства НПЗ, особенно в условиях нового техрегламента, роста объемов не произойдет. Следовательно, задействовать высвобождающиеся цистерны будет очень сложно. Поэтому эксперты призывают всех уже сегодня задуматься о логистике и более гибком планировании.

КРИСТИНА АЛЕКСАНДРОВА