

нефть и газ тенденции

Давление тарифа

проект

Процесс создания газовой биржи в России идет так мучительно, что становится очевидно: она не нужна ни власти, ни «Газпрому». 1 июня не было принято ожидаемое постановление правительства о создании газовой биржи. Проект документа, подготовленный Министерством энергетики, отправлен на доработку.

Параллельные торги

Президент Дмитрий Медведев поручил организовать биржевые торги газом и запустить газовую биржу в марте в ходе заседания Госсовета в Хакасии. «Нужно обеспечить запуск газовой биржи», — сказал он. Месяц спустя он дал поручение председателю правительства Владимиру Путину и вице-премьеру Игорю Сечину принять «неотложные меры» по организации функционирования газовой биржи. Но в указанный для исполнения срок — 1 июня — соответствующее постановление правительства принято не было. Документ, представленный Минэнерго в конце мая, был отправлен на доработку.

Это весьма странно, ведь в открытых источниках периодически появляется информация о наличии согласованного со всеми заинтересованными ведомствами проекта постановления «О реализации газа с использованием биржевых технологий». Сообщение о том, что такой документ разработан, появилось на сайте Минэнерго еще 27 января прошлого года. И уже тогда ведомство утверждало, что согласовало проект с ФСТ, ФАС, ФСФР, Минфином, Минэкономразвития и «Газпромом».

Но постановление принято не было. В апреле Минэнерго вновь внесло проект документа в правительство. Причем текст его не сильно изменился. И документ вновь вернулся на доработку. По одной из версий, все дело в позиции Федеральной службы по финансовым рынкам (ФСФР), которая возражает против реали-



МТСБ и ЭТП так и не справились с организацией биржевой торговли газом в стране. Создается впечатление, что биржа в России не нужна ни производителям, ни регуляторам, ни власти

зации газа «с использованием биржевых технологий» на двух площадках — собственно на бирже (речь идет о Международной товарно-сырьевой бирже в Санкт-Петербурге) и на электронной торговой площадке «Газпром межрегионгаз». По мнению финансового регулятора, газ должен продаваться только через биржу, без использования ЭТП.

По замыслу Минэнерго в стране параллельно должны были проходить торги на МТСБ и ЭТП. На первой площадке предполагалось продавать до 5–10 млрд кубометров газпромовского газа в год, на второй — до 7,5 млрд кубометров. Столько же могли реализовывать и независимые производители газа. Смысл в существовании двух площадок был в том, что на ЭТП предлагалось продавать собственно газ по спотовым контрактам, а на МТСБ — газовые фьючерсы.

Жизнеспособность такой конструкции вызывала сомнения с самого начала. ЭТП «Межрегионгаз» впервые заработала в 2006 году и прекратила торги в декабре 2008-го. Первое постановление правительства предполагало продажу по принципу «5 + 5»: 5 млрд кубометров может продать по регулируемым ценам «Газпром», 5 млрд — независимые производители газа. Затем рамки были расширены до «7,5 + 7,5». Но максимальные объемы продаж составили в 2008 году лишь 6 млрд кубометров, а за все время торгов было продано 13,5 млрд кубометров газа.

Учитывая это, сложно представить продажу на бирже даже половины от указанного в проекте постановления объема газа. И если спотовые торги на малых объемах имеют право на существование (потребители периодически испытывают потребность в дополнительных объемах топлива), то торговля фьючерсами на пару миллиардов кубов выглядит сомнительной по причине незначительности объемов. Ведь ее главная задача — служить ценовым индикатором для рынка, а на мизерных продажах адекватную цену сформировать невозможно.

«Газпром», очевидно, заинтересован в наличии торгов на своей площадке. Там он устанавливает правила (пусть и согласуя их с властями), тем самым де-факто получая преимущество перед всеми остальными участниками торгов. К тому же он единолично владеет газотранспортными мощностями и в его власти вообще похоронить любую сделку, просто не пустив и не прокачав законтрактованный газ по трубе, составившись на перегруженность системы.

Торговля на бирже предполагает независимость от монополиста и ставит его в равные условия с остальными участниками рынка. Впрочем, «Газпром» может легко саботировать и этот механизм с помощью все того же контроля доступа к трубе. Чтобы изменить ситуацию, необходимо, чтобы правительство приняло постановление о доступе к газотранспортной системе, не допускающее различных тол-



кований и обязывающее «Газпром» к тем или иным действиям. Но пока такой документ не принят.

Котировки спроса

И все же столь длительные межведомственные согласования и хождение одних и тех документов по кругу, даже несмотря на поручение президента, вряд ли являлись следствием сложности бюрократических процедур. Очевидно, что если бы у «Газпрома» или правительства была заинтересованность и согласованная позиция по запуску биржевых торгов, то это давно бы уже было сделано. Пока же все говорит о том, что ни ведомствам, ни монополисту биржа не нужна.

Торги на ЭТП прекратились в самый разгар кризиса. Формально потому, что истек срок эксперимента, указанного в постановлении правительства. Но раньше торги продлевались без всяких проблем путем принятия нового постановления. На этот раз такого не произошло. Виной всему резкое падение промпроизводства в стране и, как следствие, спроса на газ. Позже министр энергетики Сергей Шматко, говоря о возможном возобновлении продаж, заявил, что это сейчас не актуально. И, что очень важно, продолжает оставаться неактуальным.

А рассчитывать, что честные биржевые котировки намного превысят уровень тарифов, не приходится, ведь дефицита газа на рынке нет (он возникает только в периоды пикового потребления в зимний пе-

риод), да и повышенного спроса со стороны отечественных потребителей не наблюдается.

В 2010 году российская экономика начала восстанавливаться после провального 2009 года. Промышленное производство выросло на 8,2%, добыча газа — на 11,4%. Но при этом рост спроса на газ внутри страны составил всего 6,4%. Не помогло и повышенное потребление газа тепловыми электростанциями, которые были вынуждены взять на себя дополнительную нагрузку из-за снижения выработки электроэнергии на гидроэлектростанциях.

В этом году тенденция сохранилась. Промышленность растет быстрее, чем потребление газа. Выработка электроэнергии также увеличивается недостаточно быстро. В январе — апреле 2011 года промпроизводство выросло на 5,5%, добыча газа — лишь на 0,7%, внутреннее потребление — на 2,5%. Электроэнергии было выработано всего на 1,2% больше, чем за первые четыре месяца прошлого года. На тепловых станциях выработка увеличилась на 1,5%.

Эти цифры говорят об одном: спрос внутри страны на газ восстанавливается медленно и газа на рынке достаточно. «Газпром» даже не особенно напрягается и не спешит восстанавливать докризисные объемы добычи, понемногу уступая внутренний рынок независимым производителям газа.

В таких условиях биржевые торги могут привести только к одному результату: спрос большую часть года будет низким,

цены будут немногим отличаться от тарифов, устанавливаемых государством. В принципе они могут быть даже и ниже этого уровня, а это уж совсем никуда не годится, ведь «Газпром» постоянно доказывает, что стоимость газа должна расти. Так что старт биржевых торгов может подорвать один из главных устоев газового монополиста: российский потребитель должен платить за газ столько же, сколько в Европе, за вычетом стоимости транспортировки и таможенных сборов. Напомним, что биржевые цены в Европе и США в период кризиса и до последнего времени, были значительно ниже уровня экспортных цен «Газпрома».

«Газпром» на словах выступает за организацию биржевых торгов, но на деле он в ней вряд ли заинтересован. Стоит также напомнить, что правительство согласилось с доводами «Газпрома» о необходимости достижения «равнодоходного уровня цен» и поэтому повышает каждый год тарифы на 15%. По подсчетам аналитиков, сейчас внутренняя российская цена на газ незначительно отличается от его стоимости в США. Но как монополист будет обесновывать властям и потребителям необходимость повышения внутренних цен на газ, если на бирже газ окажется дешевле этого регулируемого тарифа?

Разогнать внутренние цены на бирже можно будет только одним способом — организовать фиктивный повышенный спрос по повышенным ценам. Несколько квазитрейдеров будут покупать газ по нужным ценам и продавать его, например, подконтрольным монополисту компаниям. Или торги будут организованы таким образом, что продать ниже тарифного уровня будет просто невозможно. Еще можно спровоцировать дефицит газа на рынке, сославшись на возросший экспорт, ограничив при этом доступ независимых производителей к газотранспортной системе.

«Газпром» может быть заинтересован в развитии биржевой торговли только в том случае, если правительство подложит ему свинью в виде решения об ограничении роста тарифов уровнем инфляции. Сейчас подобный сценарий прорабатывается в кабинете министров. И в этом случае газовый монополист постарается компенсировать недобор на бирже, раскрутив цены всеми возможными способами. Ну а пока разговоры о бирже, о рынке газа в условиях сохранения тотальной неограниченной монополии «Газпрома» выглядят как строительство потемкинской деревни.

Кирилл Мартынов

Передел дистанции

ЛОГИСТИКА

В ближайшие несколько лет объем железнодорожных перевозок нефти может сократиться вдвое в результате активного трубопроводного строительства, хотя уже сейчас рост парка цистерн опережает рост перевозок.

Эффект ВСТО

Трубопровод Восточная Сибирь—Тихий океан (ВСТО) расширил экспортные возможности нефтяников, но сыграл двойную роль в развитии железнодорожных перевозок нефти. Строительство первой очереди ВСТО, одновременно с которым «Российские железные дороги» только на реконструкцию станции Сковородино потратили в 2009 году 287,5 млн руб., увеличило железнодорожные перевозки нефти, по данным компании Brunswick Rail, примерно на 20 млн тонн в год.

«Это позволило перевозчикам не только не снизить объемы транспортировки нефти в кризис, но даже увеличить их», — сказал RusEnergy аналитик компании Анд-

рей Цыганов. В расчете на новый рынок крупнейший в стране производитель вагонов ОАО «НПК „Уралвагонзавод“» только в прошлом году изготовил больше 5 тыс. цистерн. Всего же для перевозки восточно-сибирской нефти сейчас задействовано не менее 7 тыс. цистерн, что, по расчетам Brunswick Rail, составляет около 10% российского парка таких вагонов.

Однако после ввода в строй второй очереди ВСТО в конце 2012 года цистерны могут остаться без груза. «Трубопровод ВСТО-2 ударит по перевозкам сырой нефти не только от Сковородино до Козьмино, но и со станции Зуй в Иркутской области, откуда нефть отправляют на Комсомольский НПЗ и Хабаровский НПЗ, и особенно со станции Уяр в Красноярском крае», — считает начальник отдела железных перевозок Института проблем естественных монополий Игорь Куротченко.

Именно со станции Уяр отправляли сырую нефть в Китай через Забайкальск, пока не было построено ответвление от ВСТО до Мохэ. По данным института, трубопроводная ветка на Китай снизила экспорт нефти

по железной дороге в Китай в 100 раз: с 1,2 тыс. цистерн в сутки в четвертом квартале 2010 года до 12 цистерн во втором квартале 2011 года. «Можно констатировать, что перевозки нефти (по этому железнодорожному маршруту, — „Б“ фактически прекратились», — говорит господин Куротченко. Сейчас от станции Уяр идут грузы до дальневосточных нефтеперерабатывающих заводов. Но после запуска второй очереди ВСТО вся нефть уйдет в трубу и Уяр практически ничего отгружать уже не будет.

«После ввода в строй ВСТО-2 произойдет перераспределение объемов транспортировки», — предсказывает Сергей Поликарпов, генеральный директор ООО «Транс Сибирь», входящего в группу компаний Rail Garant. — Высвободившийся парк цистерн придется перебрасывать на другие маршруты. В результате и без того достаточно высокая конкуренция в сегменте железнодорожных нефтеперевозок только усилится».

По оценке Brunswick Rail, доля железной дороги в транспортировке нефти после ввода в России всех запланированных трубопроводных мощностей снизится с 10 до 5–6%.

перешнх 10% до 5–6%. «Окончательного замещения тем не менее не произойдет», — успокаивает Андрей Цыганов. — Трубопровод хоть и превосходит железнодорожный транспорт по стоимости перевозок и скорости, уступает ему по мобильности и гибкости поставок».

Что касается РЖД, то свои инвестиции в дальневосточные дороги монополия может окупить, приняв дополнительные грузы от других отправителей, которых сейчас вынуждена ограничивать, а также предложив Федеральной службе по тарифам России индексировать тарифы на следующий год с учетом издержек.

Частный профицит

Гораздо хуже придется частным перевозчикам. Единственный сегмент, куда они могли бы податься со своими цистернами, — это нефтепродукты. Но и тут намечается сокращение объема грузооборота. «Сейчас доля железной дороги в транспортировке нефтепродуктов — 70%, — говорит господин Цыганов. — С введением в строй всех запланированных трубопроводных мощностей она может снизиться до 50–55%».

Если к 2013 году будет введен в строй нефтепродуктопровод «Юг» (по маршруту Сызрань—Саратов—Волгоград—Новоросийск), окончательное решение о строительстве которого правительство примет в ближайшее время, то он «уведет» с железной дороги почти 9 млн тонн дизельного топлива. Кроме того, правительство рассматривает проект строительства второй очереди нефтепродуктопровода Кстово—Ярославль—Кириши—Приморск (проект «Север»), который также отвлечет значительные объемы нефтепродуктов от железнодорожных перевозок. При этом увеличение объема производства нефтепродуктов перевозчикам ожидать не стоит. Стратегия Минэнерго, изложенная в «Генеральной схеме развития нефтяной отрасли на период до 2020 года», состоит в том, чтобы сократить или, по крайней мере, оставить на нынешнем уровне (230–240 млн тонн) производство нефтепродуктов.

В ближайшие пять-десять лет вагонам-цистернам угрожает еще и модернизация заводов, ведущаяся в рамках курса правительства на стандарт «Евро-5». Если хороший бензин будут производить на каждом НПЗ, это сильно ударит по рынку его транспортировки. «Мы считаем, что в среднесрочной перспективе уравниется качество нефтепродуктов, производимых на разных предприятиях, что позволит заводам оптимизировать дистанции перевозки», — объясняет господин Цыганов.



Долга транспортировки нефти по железной дороге после ввода в России всех запланированных трубопроводных мощностей может снизиться с теперешних 10% до 5–6%. Но не исчезнет вовсе

Приближение передела рынка хорошо чувствуют его участники. «Учитывая текущие тенденции, мы ожидаем, что в ближайшие два-три года образуется ощутимый профицит вагонов-цистерн для перевозок нефти и нефтепродуктов», — говорит господин Поликарпов. Уже сейчас рост парка опережает рост перевозок.

Даже с учетом списания цистерн в ближайшие годы эта тенденция сохранится. И если до сих пор частные операторы еще могли выбирать более выгодные маршруты, то скоро возможность такого выбора исчезнет, при этом ставки суточной аренды вагонов-цистерн уменьшатся. «В результате на рынке может произойти слияние мелких операторов с крупными», — прогнози-

рует представитель Rail Garant, по мнению которого единственным возможным сегментом для роста объемов транспортировки нефтеналивных грузов может стать импорт в Россию светлых нефтепродуктов, в частности бензина и керосина.

Идея применительно к крупнейшей в мире нефтяной державе на первый взгляд странная. Но если внимательно присмотреться к политике правительства, которая в последнее время направлена прежде всего на стимулирование экспорта нефти, а не на развитие переработки, то увеличение импорта качественного бензина в перспективе представляется не таким уж далеким от реальности.

Наталья Тимакова, RusEnergy

Транспортировка нефти и нефтепродуктов по железной дороге, в том числе на экспорт, в 2010 году (млн т)		
Груз	Объем транспортировки	Объем экспорта
Нефть	60,05	26,55
Бензин	36,55	8,85
Керосин	8,10	1,46
Масла и минеральные смазки	2,93	1,26
Дизельное топливо	50,19	20,83
Прочие светлые нефтепродукты	11,05	8,85
Мазут	67,33	48,94
Битум, гудрон, асфальт, озокерит и восковая продукция	2,89	0,90
Прочие темные нефтепродукты	0,68	0,90
Газы энергетические (углеводородные сжиженные)	29,85	13,51
Всего	269,6	131,35

Источник: Институт проблем естественных монополий.

Умножение возможностей

Лизинг грузового и легкового автотранспорта, техники и оборудования

Москва
(495) 721 99 80

Санкт-Петербург
(812) 718 68 28

Новосибирск
(383) 210 59 14

Екатеринбург
(343) 378 47 17

Самара
(846) 267 38 79

Краснодар
(861) 210 99 24

Нижний Новгород
(831) 296 95 06

www.rlr.ru
info-rlru@raiffeisen.ru

Райффайзен. Разница в отношении

ООО «Райффайзен Лизинг»
На правах рекламы.