

своей стороны, расширил мощности существующей в регионе компрессорной станции, создав на ее базе новое предприятие — Вынгауровский газоперерабатывающий завод (ГПЗ) мощностью более 2,4 млрд кубометров газа в год. Развитие инфраструктуры обеих компаний позволило дополнительно направить на переработку до 1 млрд кубометров газа в год, отмечают в компаниях.

На Ямале также развернул свой проект ЛУКОЙЛ: в регионе идет строительство газоконпрессорной станции, объект будет работать в связке с объектами малой генерации и газопереработки в Ханты-Мансийском АО и Тюменской области. «Сейчас на территории деятельности Общества возводятся еще две газотурбинные электростанции мощностью 48 МВт с котлами-утилизаторами, которые монтируются на выходе отработанных газов с электроблока, что позволяет получать тепловую энергию без дополнительного расхода топлива», — сообщают в пресс-службе компании. По подсчетам ЛУКОЙЛа, около 16% попутного нефтяного газа, добываемого на нефтепромыслах ТПП, будут на месте превращаться в электрическую энергию.

Работу в округе также в течение 2012 года утвердила «ТНК-ВР». Согласно проекту «Ямал-нефть», идут проектные работы перед возведением газотурбинной электростанции мощностью 60 МВт. На данном объекте будет использоваться попутный газ, добытый на Сузунском месторождении. Компания проводила пилотные работы на Русском месторождении, на котором планируется добывать порядка 200 млн кубометров ПНГ в год и построить ГТЭС мощностью более 92 МВт. При разработке Тагульского месторождения также планируется вырабатывать ПНГ объемом 400 млн кубометров в год и построить ГТЭС мощностью 98 МВт. В проекты может быть привлечен СИБУР: «ТНК-ВР» начала переговоры о поставках сжиженных углеводородных газов (СУГ), производство которых предполагается в рамках проекта «Роспан» в ЯНАО. СИБУР будет транспортировать СУГ на свою площадку в Тобольск в Тюменской области и за счет сделки с холдингом обеспечит себя сырьем.

**ТЮМЕНЬ ОТСТАЕТ** Тюменская область, планирующая уровень утилизации в 2013 году на уровне 53%, в 2011 году утилизировала только 35,4% ПНГ, т.е. 62 млн кубометров из добытых 175 млн, отмечают в администрации региона. В 2012 году шло строительство двух ГТЭС мощностью 18 МВт на Тямкинском и Кальчинском месторождениях, ожидается, что ввод произойдет в 2013 году. «В 2013 году планируется ввод второй очереди ГТЭС с доведением общей полезной мощности до 60 МВт, что позволит дополнительно утилизировать 150 млн кубометров газа в год и выйти на уровень утилизации газа в 53% в 2013 году», — отмечают в администрации Тюменской области. Компания «ТНК-ВР» реализует на юге Тюменской области программу повышения энергоэффективности Уватской группы месторождений. В соответствии с программой на восточном блоке Уватского проекта (на Усть-Тегусском месторождении) действует первая очередь газотурбинной электростанции (ГТЭС) мощностью 20 МВт, с утилизацией до 55 млн кубометров газа в год.

Ожидается, что продукция ПНГ будет наиболее востребована в нефтегазохимической отрасли. «Этому будет способствовать создание особой экономической зоны в Тобольске. В результате реализации этого плана будет сформирован целый кластер разнопрофильных нефтегазохимических производств глубокой переработки. В первую очередь, это касается Тобольского нефтехимического комбината, где в соответствии с программой ОАО «СИБУР Холдинг» на промышленной площадке ООО «Тобольск-Нефтехим» продолжится плановая реализация компанией ООО «Тобольск-Полимер», совместно с правительством Тюменской области, проекта строительства установок производства пропилена дегидрированием пропана и производства полипропилена мощностью 500 тыс. тонн в год. (Проект первого этапа 2007–2013 гг., включающий проект расширения комплекса по переработке ШФЛУ — до 5,6 млн тонн).

**КУРС НА ПРОФИЦИТ** По прогнозам аналитиков финансовой компании Afogex Нарека Авакяна, по-



ШТРАФЫ ЗА СЖИГАНИЕ ПНГ НЕ СПОСОБНЫ НАНЕСТИ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ ФИНАНСОВЫЙ УЩЕРБ НЕФТЕГАЗОВЫМ КОМПАНИЯМ

требность российской энергетики в утилизированном сырье в 2013–2014 годах вырастет в полтора раза. Однако, несмотря на востребованность, следует ожидать избытка сырья ПНГ в регионах, капитальные затраты на строительство газоперерабатывающих заводов не позволяют надеяться на ускоренное улучшение ситуации в отрасли, уверен ведущий аналитик аналитического департамента компании «Альпари» Михаил Крылов. «Рынки сбыта в данных регионах имеют существенные различия: так, на более освоенном юге УрФО выше потребность в оргсинтезе, а на севере — в электроэнергии. Потребность данных регионов в ПНГ в ближайшие годы вырастет по мере изменений в системе электроэнергетики и повышения тарифов сбытовых компаний», — отметил господин Крылов.

На текущий момент государственные санкции слабо влияют на стимуляцию нефтяных компаний.

«Штрафы за сжигание ПНГ не способны нанести значительный вред финансам нефтегазовых компаний. К примеру, за сжигание ПНГ компания «Газпром нефть» в 2012 году выплатила штрафы в размере 800 млн руб. Данный размер штрафов не способен оказать значительного влияния на общие финансовые показатели компании, так как по предварительным данным общая выручка «Газпром нефти» в 2012 году составила \$39,57 млрд», — отметила аналитик «Инвесткафе» Юлия Войтович.

Однако учитывая то, что ПНГ можно использовать как в целях генерации электроэнергии, так и в переработке для создания продуктов с высокой добавленной стоимостью, предприятия теряют деньги на сжигании ПНГ. Упущенная экономическая выгода от сжигаемого 1 млрд кубометра газа может достигать \$100–130 млн, подсчитала госпожа Войтович. ■

## «НАША ЗАДАЧА — СОКРАЩАТЬ ТРАНСПОРТНЫЕ РАСХОДЫ ГРУЗОТРАНСПОРТНИКОВ»

**Директор Екатеринбургского филиала ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) Виталий Куценко подвел итоги 2012 года и рассказал, что влияет на сроки доставки грузов.**

— С какими итогами закончился 2012 год для Первой грузовой компании? Чем они отличаются от 2011 года?

— Сравнивать эти периоды не совсем корректно, поскольку в 2012 году мы постепенно выводили свой универсальный подвижной состав из управления РЖД и к самостоятельному управлению приступили только с марта. Объем перевозок грузов на сети РЖД в вагонах, находящихся в самостоятельном управлении ПГК составил 194,8 млн тонн.

— Как на общем фоне выглядит филиал?

— Екатеринбургский филиал выполнил план 2012 года и занимает передовые позиции в компании по объему перевозимых грузов. Доля филиала в общем объеме перевозок на Свердловской железной дороге составляет 11%. Основу перевозок в 2012 году традиционно составили нефтепродукты, строительные грузы, химические и минеральные удобрения, черные металлы и лом черных металлов.

— В прошлом году завершилась сделка по продаже пакета акций группе UCL Holding. Как сильно на вас повлияло то обстоятельство, что у вас один владелец с группой НЛМК?

— В ноябре 2012 года произошло объединение вагонного парка ПГК с парком «Независимой транспортной компании» (НТК), входящей в структуру UCL Holding, что позволило нам улучшить логику управления общим парком и добиться синергетического эффекта за счет увеличения количества сдвоенных грузовых операций.

Примером может служить четырехкратное увеличение объема погрузки по принципу «сдвоенных операций» «Нижнесергинским метизно-металлургическим заводом» (входит в группу НЛМК) на станции Ревда.

— Есть ли какие-то особенности, преимущества ПГК на региональном рынке железнодорожных перевозок?

— Наше преимущество на рынке заключается в предоставлении полного комплекса услуг по оперированию и экспедированию груза. Мы не только предоставляем клиенту подвижной состав, но и, по сути, сопровождаем перевозку. Наша филиальная сеть позволяет отслеживать движение вагонов на всем пути. Клиенты всегда могут самостоятельно в режиме онлайн увидеть, где находятся вагоны. Нами была разработана и введена в эксплуатацию Система информационного обслуживания клиентов (SMaRT), аналогов которой в настоящее время нет ни у одного российского оператора грузовых вагонов. ПГК является лидером операторского рынка, поэтому перед нами стоит задача подтверждать статус лучшей логистической компании. Для этого у нас есть все возможности. Наша задача — лидерские позиции не только по операционным показателям, но также и по эффективности использования подвижного состава, а также повышение клиентоориентированности, в том числе, путем сокращения транспортных расходов грузоотправителей.

— А сроки доставки влияют на сокра-

щение расходов грузоотправителя?

— Сроки — это ключевой вопрос, от которого зависит вся рыночная деятельность на транспорте. Сейчас РЖД продвигает модель Единого сетевого технологического процесса железнодорожных грузовых перевозок (ЕСТП), который, по сути, должен быть мерой повышения устойчивости работы железнодорожного транспорта в условиях структурных изменений, однако вопрос гарантии соблюдения сроков доставки в этом документе вообще не рассматривается.

Также в ЕСТП предлагается ввести принцип жесткого месячного планирования, несомнимого с принципами рыночной экономики. В условиях рынка спрос диктует производство, и товаропроизводитель не в состоянии предугадать точный календарный план по грузоперевозкам, как этого требует ЕСТП.

Кроме того, предполагается взимание платы за нахождение собственных вагонов на путях общего пользования, что отразится

**СПРАВКА**

ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) предоставляет полный комплекс услуг по транспортировке грузов. В собственности ПГК — около 190 тыс. единиц подвижного состава, в том числе полувагонов, цистерн, платформ и вагонов иных типов. Региональная сеть компании представлена филиалами в 14 городах России, а международная — в Украине и совместным предприятием в Финляндии.

ПГК входит в UCL Rail — железнодорожный дивизион международной транспортной группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding). Группа объединяет несколько крупных железнодорожных операторов с филиальной сетью на всей территории России, стивидорные компании на Северо-Западе и Юге страны, а также Волжское, Северо-Западное и Западное пароходства, ряд других судоходных и логистических активов. UCL Rail владеет парком более 210 тыс. грузовых вагонов, в том числе более 112 тыс. полувагонов и более 55 тыс. цистерн.



на стоимости перевозок. Новая технология предусматривает возврат собственного подвижного состава на станции приписки, что вызовет огромное количество нерациональных встречных порогов и значительно увеличит загрузку железнодорожной инфраструктуры. Выходом из складывающейся ситуации может стать внесение ряда изменений в ЕСТП, гарантирующих сроки доставки при сохранении существующего непрерывного календарного планирования — с учетом интересов грузовладельцев.