

НА РЫНКЕ БОЛЬШЕ НЕ НАЛИВАЮТ ПОСЛЕ ПУСКА НЕФТЕПРОВОДА ВОСТОЧНАЯ СИБИРЬ—ТИХИЙ ОКЕАН ПРОГНОЗИРОВАЛСЯ НЕИЗБЕЖНЫЙ ПРОФИЦИТ ЦИСТЕРН. ОДНАКО СУЩЕСТВЕННОГО ИЗБЫТКА ПОКА НЕ НАБЛЮДАЕТСЯ, ЧТО НЕ ОТМЕНЯЕТ ТОГО ФАКТА, ЧТО В БУДУЩЕМ ОПЕРАТОРАМ ПРИДЕТСЯ РАБОТАТЬ В БОЛЕЕ ЖЕСТКОЙ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЕ, ЧЕМ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ. ДАЖЕ ВОЗМОЖНЫЙ РОСТ ПРОИЗВОДСТВА НЕФТЕПРОДУКТОВ ПРЕЖНИЕ ОБЪЕМЫ НЕФТЕНАЛИВА НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ, СКОРЕЕ ВСЕГО, НЕ ВЕРНЕТ.

ДЕНИС СОИН

ТРУБА ЗОВЕТ Один из топ-менеджеров крупной компании-оператора как-то раз в частной беседе так описал идеальную модель бизнеса по предоставлению подвижного состава под перевозку: «Конечно же, все хотели бы катать нефть ритмичными маршрутными отправками». На сегодняшний день эта модель не устарела, но из-за конкуренции со стороны ОАО «Транснефть» выглядит уже не очень привлекательно, по крайней мере с точки зрения безрисковой стабильной доходности.

Нефтеналив — вторая по объему номенклатура на сети РЖД после угля. В 2012 году по железным дорогам было транспортировано 258,2 млн т, в первом квартале 2013-го — 64,4 млн т. Это еще и одна из самых стабильных номенклатур, которая вытягивала общий объем перевозок в неспокойные годы. В текущем году, по итогам первого квартала, ее перевозки снизились на 2,2% при падении по всем номенклатурам на 4,1%. Наконец, нефтеналив относится к категории высокодоходных грузов, в то время как тот же уголь — к категории низкодоходных. Занимая в общем объеме перевозок по стальным магистралям всего 3,8%, он дает РЖД 6,7% доходов, а прибыль от транспортировки сырой нефти в 3,8 раза выше, чем от каменного угля.

В силу своей специфики железнодорожный транспорт проигрывает трубопроводному — прежде всего по цене. Однако у него есть и ряд сильных сторон. Компании, которые производят низкосернистую нефть, теряют конкурентное преимущество на международном рынке при смешивании нефти низкого и высокого качества в трубопроводе. Кроме того, при выстроенной технологии работы между ОАО РЖД, оператором подвижного состава и грузоотправителем железнодорожный транспорт может предоставить потребителю качественную и ритмичную доставку маршрутных поездов с нефтью и нефтепродуктами.

Разумеется, создание банка качества нефти снизит конкурентное преимущество стальных магистралей. Но оно вряд ли окажет какое-то существенное влияние на перевозку нефти высокого качества, так как нефтяники будут стремиться вывести свою продукцию на международный рынок без потери конкурентного преимущества. Однако цена при выборе способа перевозки является решающим фактором, в связи с чем активное развитие трубопроводов в последние полтора десятилетия достигло того момента, когда грузовая база операторов по данной номенклатуре начинает сокращаться.

Точкой, после которой начался отсчет новой эпохи, можно считать введение в эксплуатацию в конце 2012 года второй очереди трубопровода Восточная Сибирь—Тихий океан (ВСТО-2). Напомним, что до введения второй очереди нефть перекачивалась по трубе до станции Сковородино, откуда доставлялась в морскую бухту Козьмино железнодорожными цистернами. В 2012 году через систему ВСТО было перекачено 15 млн т, в этом году показатель планируется на уровне 21 млн т, из которых 3 млн т придутся по-прежнему на железнодорожный транспорт.

«По приблизительным оценкам, после ввода всех трубопроводов, которые будут сданы в эксплуатацию в скором

времени, доля железных дорог в перевозке сырой нефти будет равна 5–6% (в настоящее время 10%), а доля нефтепродуктов может снизиться до 50% (в настоящее время 75%). Например, запуск на полную мощность ВСТО-2 перетянет с железных дорог 11–12 млн т нефти, в результате объемы ее перевозки железнодорожным транспортом просядут на 20%», — подсчитывает руководитель отдела исследований грузовых перевозок Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Александр Поликарпов.

Пессимизма добавляет то, что, по официальным прогнозам, в 2013 году ожидается стагнация объемов добычи нефти в России (–0,2% к 2012-му), а в период 2014–2015 годов — ее снижение. Правда, в первом квартале уровень добычи остался на прошлогоднем уровне при снижении экспорта 3%. Перевозки, как было указано выше, упали незначительно, а ставки на предоставление подвижного состава остались на планке 2012 года, утверждают операторы.

В результате рынок, по крайней мере в текущий момент, прекрасно сбалансирован по спросу и предложению. К тому же, как замечает господин Поликарпов, ставки на предоставление цистерн между крупными поставщиками нефти и операторами грузовых вагонов обычно закреплены долгосрочными договорами на один год или более длительный период, что дает возможность обеим сторонам строить долгосрочные планы развития. Впрочем, ограниченное падение ставок после выхода ВСТО-2 на проектную мощность и освобождения 7–8 тыс. цистерн вполне может произойти уже в 2013 году.

В ОЖИДАНИИ РОСТА ПЕРЕРАБОТКИ

Крупнейшим операторам цистерн в сложившейся рыночной ситуации придется менять свою стратегию. Представитель ООО «Трансойл» говорит о том, что «портфель логистических технологий, современный парк и собственная инфраструктурно-сервисная платформа остаются залогом нашей способности с максимальной выгодой для клиентов создавать возможности дальнейшего роста». Он обращает внимание на то, что сегмент нефтеналивных грузов железнодорожным транспортом является наиболее стабильным, его доля в структуре погрузки ежегодно занимает порядка 20%. После остановки погрузки сырья в Сковородино нефтепродукты динамично восполнили корзину сегмента. «Свои планы мы корректируем с учетом стратегических ориентиров развития топливно-энергетического сектора и ожидаем в перспективе существенного роста выработки мо-

торных топлив, а также производства энергетических газов», — заключает представитель «Трансойла».

Сергей Авсейков, начальник департамента маркетинга и развития ОАО «Новая перевозочная компания» (входит в группу Globaltrans), также ожидает, что железнодорожным операторам удастся увеличить перевозки нефтепродуктов. Он, в частности, указывает на активный рост перевалки нефтепродуктов в нефтеналивном терминале порта Усть-Луга, мощность которого в 2012 году значительно выросла. Перевозки нефтепродуктов по сети ОАО РЖД в адрес Усть-Луги в 2012 году выросли более чем в два раза. Кроме того, в прошлом же году в Новороссийском порту был запущен новый мазутный терминал мощностью 4 млн т в год.

В конце 2012 года между Gulpvo и НК «Роснефть» был заключен контракт о вывозе около 6 млн т мазута с самарской группы НПЗ в 2013 году. При этом Gulpvo планирует вывозить весь мазут с этих НПЗ именно по железной дороге, несмотря на то что раньше часть этого груза транспортировалась по внутренним водным путям. Кроме того, в 2012 году открылся нефтеперерабатывающий завод ТАНЕКО мощностью 7 млн т нефти в год, при вывозе продукции которого тоже используется железная дорога.

«Следует отметить, что, по прогнозам Минэкономразвития, ежегодный рост нефтепереработки в 2013–2015 годах составит около 4 млн т, что также может благоприятно сказаться на перевозках нефтепродуктов по железной дороге», — отмечает господин Авсейков. Вопрос в том, насколько продукция переработки по объемам заменит сырье. Господин Поликарпов полагает, что замена не окажется, к сожалению, равноценной: «Маловероятно замещение ушедших объемов нефти нефтепродуктами. Скорее всего, освободившуюся пропускную способность железнодорожной инфраструктуры займут массовые грузы, в частности, уголь».

ПОРА ОБЪЕДИНЯТЬСЯ

Почти все операторы, характеризую рынок, используют один и тот же эпитет «стабильный». По состоянию на конец 2012 года количество операторов нефтебензиновых цистерн по сравнению с 2008 годом практически не изменилось. Доля цистерн под управлением четырех крупнейших операторов, в парке которых более 10 тыс. цистерн, увеличилась с 39% в 2008 году до 43% в 2012-м. При этом доля цистерн, принадлежащих каппивным операторам, в 2012 году уменьшилась и составила 11% от общего парка цистерн на сети РЖД (–2% к 2008 году).



ИВАН ШАПОВАЛОВ

Кроме того, около 5% парка составляют цистерны транспортных подразделений крупных нефтехимических холдингов.

В общем контуры сегмента не изменились, идут лишь процессы внутри него самого и имеют явно выраженную тенденцию к консолидации парка. Рынок предоставления вагонов ожидает серьезная трансформация, уже сейчас идут активные процессы поглощения операторских компаний друг другом. Для сохранения технологической устойчивости и экономической эффективности операторы цистерн будут прибегать к различным способам консолидации парков — от заключения договоров на взаимное использование вагонов вплоть до слияния компаний и продажи активов.

Так, ОАО ПГК продало компании «Трансойл» 10 тыс. цистерн, а АФК «Система» реализует стратегию по созданию крупного железнодорожного оператора и объединяет в подконтрольном ООО «Финансовый альянс» парк цистерн «Башнефти». Из-за постепенной переориентации рынка на транспортировку нефтепродуктов все большее значение в настоящее время имеют связи операторов с компаниями-производителями, что в перспективе приведет к более активным консолидационным процессам.

Однако профицита цистерн на рынке совсем избежать не удастся. Заместитель гендиректора ОТЭКО Андрей Волков рассказывает, что однажды на российском рынке уже был профицит парка цистерн — в начале 2000-х. «Тогда тоже купили довольно много цистерн, стоимость нового вагона была минимальной за всю историю», — вспоминает он. Сегодня, по словам господина Волкова, заводы предлагают цистерны по 1,8–2,0 млн руб., но он не исключает, что они опустятся и ниже. «Если бы все вагоны выпускались качественными, то избытка вагонов на сети было бы еще больше, а пока часть вагонов периодически простаивает, либо ремонтируется из-за предписаний Ространснадзора и других органов», — отмечает он.

Скорее всего, этим летом небольшие игроки не потянут приобретение новых цистерн, считает господин Волков. «Летний сезон традиционно труднее, поскольку открывается навигация и часть нефтеналива уходит с железной дороги на водный транспорт, спрос на цистерны падает», — отмечает он. Если грузоотправители будут настаивать на еще большем снижении ставок аренды вагона, то операторы, возможно, просто откажутся работать по таким ценам и поставят часть цистерн «под забор». «Так уже было в кризис 2008–2009 годов, когда из-за отсутствия спроса цистерны в большом количестве были отставлены. Лучше вагон постоит на запасных путях, чем будет приносить еще большие убытки в перевозках», — отмечает господин Волков.

Аналитики считают, что в условиях ужесточения конкуренции на рынке операторы цистерн займутся сокращением издержек. «Мы видим, что операторы, работающие в данном сегменте, начинают обращать внимание на технику, которая в ближнесрочной перспективе дает сокращение расходов, в частности, на промывку цистерн. Ставка на повышение эффективности — это четко выраженный рыночный тренд прошлого года», — говорит директор по развитию в России и СНГ Scanjet Systems AB Роман Шаманский. ■

КОМПЕНСИРОВАТЬ УХОД НЕФТИ С ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ТРУБОПРОВОДЫ ОПЕРАТОРЫ ЦИСТЕРН РАССЧИТЫВАЮТ ПЕРЕВОЗКАМИ НЕФТЕПРОДУКТОВ

