

нефть и газ практика

Премиальный сектор добычи

— бонус —

Примечательно, что господин Некипелов 27 июня сумел реализовать на бирже пакет принадлежащих ему 0,0003% акций компании примерно за 7 млн рублей, как уточнялось, чтобы уплатить ипотечный кредит.

«Когда речь заходит о справедливости размера вознаграждений для топ-менеджеров „Газпрома“ и „Роснефти“, можно найти много фактов, говорящих как об эффективности, так и о неэффективности управления», — рассуждает глава Фонда национальной энергетической безопасности Константин Симонов. — Тот же „Газпром“, с одной стороны, занял в прошлом году третье место по прибыльности в мире, уступив лишь ExxonMobil и Apple. А в 2011 году вообще стал лидером». С другой стороны, капитализация компании значительно снизилась (только с начала года более чем на 10%), а 2 апреля 2013 года на торгах на Московской бирже и LSE рыночная оценка монополиста впервые с весны 2009 года упала ниже \$100 млрд. «В целом вознаграждения для менеджеров российских госкомпаний вполне адекватны, тем более что в той же ExxonMobil Рекс Тиллерсон по итогам 2012 года получил денежный бонус в \$4,59 млн, а также 225 тыс. акций компании).

Сырьевые компании все больше переключаются к выплатам бонусов вместо денег собственными ценными бумагами. Таким образом они убивают двух зайцев: поощряют сотрудников на новые свершения для роста капитализации и косвенно способствуют росту курса акций. Наряду с госкомпаниями ЛУКОЙЛ также стремится стимулировать своих руководителей к поддержанию курса собственных бумаг. Члены правления частной нефтяной компании в первом полугодии получили премий на 2,166 млрд рублей, заработная плата составила 218,234 млн рублей, сообщил нефтедобытчик в своем квартальном отчете. За аналогичный период прошлого года нефтяники не отчитывались. Совет директо-

ров еще в декабре прошлого года утвердил положение о долгосрочном стимулировании сотрудников компании и ее дочерних обществ на 2013–2017 годы. Согласно этому положению, участники бонусной программы должны приобретать акции ЛУКОЙЛа на сумму не менее 50% от начисляемой им премии. Самые крупные сделки были заключены в декабре 2012 года, когда глава компании Вагит Алекперов купил 2,1 млн обыкновенных акций компании на \$136,4 млн, а вице-президент Леонид Федун — на \$123,793 млн.

В конце 2013 года и «Газпром» планирует запустить новую опционную программу для стимулирования ключевых менеджеров. Еще в 2008 году «Газпром» составил для своих топ-менеджеров опционную программу сроком на три года, которая предусматривала в случае падения цены акций ниже зафиксированных в договоре выкуп компаний своих бумаг с процентами по предоставляемому для опциона займам. В январе 2009 года 18 топ-менеджеров «Газпрома», включая его главу Алексея Миллера, увеличили свои доли в уставном капитале холдинга.

«В среднем бонусная сетка в отрасли для штатных сотрудников составляла в прошлом году 15–20% годового оклада, в этом году размер бонусных выплат сохранится на этом же уровне», — констатирует руководитель практики Industry и Oil & Gas международной рекрутинговой компании Naus Олег Ткаченко. Для сотрудников, которые работают на контрактной основе, бонусы, как правило, не включены в контракт либо защиты в ежемесячный оклад или зарплату, которая положена за одну вахту (в зависимости от контракта), уточняет эксперт. Речь идет об инженерах и полевых сотрудниках, off-shore и on-shore и о следующем уровне профессионалов, линейных руководителей, а также рядовых офисных сотрудников.

По данным «Интерфакса», премиальные выплаты сотрудникам газовой монополии по случаю 20-летнего юбилея «Газпрома» достигли в текущем году \$1 млрд — сопоставимые инвестиции компания планирует в инновационные проекты к 2020 году. Один из сотрудников газовой гиганта рассказывает, что боль-

шинство работников получают премии не только «по праздникам», но и рассчитывают на так называемую 13-ю зарплату по итогам года. Сотрудник ЛУКОЙЛа говорит, что работники получают ощутимую прибавку (на десятки процентов) в случае изменений условий труда — речь идет как об окладе, так и о премиальных. Например, солидно выросли компенсации сотрудников подразделения частной нефтяной компании — ЛУКОЙЛ Оверсиз», которая в этом году переехала в Дубай.

Поэтому неудивительно, что нефтегазовые компании — как государственные, так и частные — являются самыми желанными для жаждущих карьерного роста. Всероссийский центр изучения общественного мнения в этом году опубликовал рейтинг самых желанных работодателей. Согласно опросам, 44% россиян мечтают трудиться в «Газпроме». Следом идет «Роснефть», работать в которой хотели бы 29% соискателей. На третьей строчке обосновали Сбербанк с 25% желающих получить работу у них. В пятерку входит и ЛУКОЙЛ с 16% желающих занять вакансии в этой нефтяной компании.

Если десять лет назад лидером по выплатам был ЛУКОЙЛ, то сейчас в лидеры вырываются госкомпании. Это вполне объяснимо, ведь именно нефтянка и газовая отрасль являются основными источниками бюджетных доходов, говорит начальник аналитического отдела «Альпари» Александр Разуваев. Кроме того, если взять в качестве примера «Роснефть», ее выручка в 2013 году (после слияния с ТНК-ВР) прогнозируется на уровне примерно \$160 млрд. С такими показателями компания вполне может себе позволить крупные бонусы, говорит аналитик. «В госкомпаниях может быть менее привлекательной окладная часть для инженерных позиций, но при этом более существенной бонусная составляющая. Обратная ситуация скорее типична для частного сектора», — добавляет Олег Ткаченко. По его словам, для тех, кто занят в продажах нефтегазового оборудования, характерны полугодовые бонусы, которые привязаны к общему объему продаж и составляют 1–3%.

Ольга Алексеева

ТРАНСПОРТНАЯ РАЗВЯЗКА

В стране продолжается рост добычи и переработки нефти, но объемы перевозок сырой нефти железнодорожным транспортом начали снижаться. Если железнодорожники не смогут адаптировать свою тарифную стратегию в сфере перевозок нефтеналивных грузов, отрицательные тенденции продолжатся.

В транспортировке нефтеналивных грузов железная дорога в России всегда играла значимую роль. И объемы перевозимых по железной дороге грузов долгое время росли очень ощутимо. Главная причина широкого использования железной дороги для перевозок нефтеналивных грузов — универсальность этого вида транспорта. В цистернах можно перевозить практически любой груз (сырую нефть, ее продукты), не опасаясь смешивать различные по качеству виды этих грузов. А рельсовых маршрутов в нашей стране пока хватало для доставки практически в любую ее точку.

Основным же недостатком железнодорожного транспорта оставались высокие эксплуатационные затраты и низкая эффективность использования подвижного состава, когда в обратном направлении цистерны идут порожними. В 1995 году железнодорожным транспортом перевозилось около 120 млн тонн нефти и нефтепродуктов (11,6% от общего объема железнодорожных перевозок). За последующие десять лет, к 2005 году, эта цифра выросла почти до 219 млн тонн (17,2%). После небольшого спада в кризисные 2008–2009 годы объемы перевозок нефтеналивных грузов продолжали расти. В 2010 году они составили около 253 млн тонн (19% всего грузооборота РЖД), в 2012 году — 279,2 млн тонн.

Однако по итогам первого квартала 2013 года по сравнению с 2012-м перевозки сырой нефти упали на 7% (–1,4 млн тонн). Одна из причин — ввод в эксплуатацию в конце 2012 года компанией «Транснефть» второй очереди нефтепровода ВСТО мощностью 30 млн тонн в год, который связал станцию Сковородино в Амурской области с дальневосточным терминалом Козьмино. И если раньше около 15 млн тонн нефти в год поставлялось из Сковородино в Козьмино по железной дороге, то теперь на этот объем сократился грузооборот железной дороги. В 2016 году планируется закончить строительство еще одного отвода от ВСТО — до Комсомольского НПЗ «Роснефти» — протяженностью около 350 км и пропускной мощностью до 8 млн тонн в год. Что еще на 14 млн тонн в год уменьшит объем нефти, доставляемой по железной дороге. При этом, по оценкам руководителя отдела исследований грузовых перевозок Института проблем естественных монополий Алексан-



Снижение экспорта сырой нефти по железной дороге может быть восполнено поставками сырой нефти внутри страны на НПЗ. При условии, конечно, модернизации тарифной сетки

дра Поликарпова, с пуском ВСТО-2 объемы перевозки сырой нефти железнодорожным транспортом снизятся на 15–20%.

Можно было бы говорить о тенденции сокращения перевозок нефти на фоне развития трубопроводного транспорта. Действительно, объемы экспорта сырой нефти снижаются и будут снижаться. Но поставки сырой нефти внутри страны на НПЗ и соответственно, нефтепродуктов, как ожидается, будут расти. Политика правительства в последнее время направлена на увеличение глубины переработки нефти на российских заводах, что, следовательно, должно способствовать росту поставок нефтепродуктов внутри страны. К 2015 году доля железной дороги в транспортировке сырой нефти на экспорт уменьшится вдвое, но в перевозке нефтепродуктов — вырастет.

Впрочем, существует фактор, который способен затормозить динамику роста перевозок нефтепродуктов по железной дороге. Поскольку планируется, что продукция отечественных перерабатывающих заводов будет направлена на удовлетворение спроса внутри страны, внутри тех регионов, где находятся те или иные НПЗ, то серьезной альтернативой железнодорожному транспорту может стать автомобильный. «Автомобильный транспорт имеет ряд преимуществ перед железнодорожным. В частности, отсутствует плата за доступ к инфраструктуре, которая на железных дорогах составляет до 60% стоимости перевозки грузов, гибкий ценовой подход к клиенту и возможность доставки грузов по системе door-to-door», — прокомментировал господин Поликарпов. По его мнению, при перевозке нефти тенденция перехода грузов с железнодорожного транспорта на автомобильный не будет усиливаться, так как автотранспорт при перевозках данной категории грузов не имеет преимуществ. Однако перевозка светлых нефтепродуктов будет продолжать перемещаться на автотранспорт, который более привлекателен для грузовладельцев: проще организация

перевозки, выше оперативность выполнения заявок, что критично при нынешней системе торговли нефтепродуктами, возможность доставки непосредственно к потребителю небольшими партиями, привлекательная цена.

Еще одно препятствие для развития железнодорожных нефтеперевозок — проблема регулирования тарифов естественных монополий, в частности РЖД, из-за их непредсказуемости. По поручению премьера Дмитрия Медведева Минэкономразвития подготовило новую систему долгосрочного регулирования, которая должна заработать с 1 января 2014 года. Основные принципы новой системы на IV международной конференции «Железнодорожные перевозки продукции нефте- и газопереработки», организованной компанией MaxConference, представил заместитель директора департамента госрегулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Министерства экономического развития Ярослав Мандрон.

Господин Мандрон считает, что существующая система тарифообразования рождалась в других условиях и имела своей целью поддерживать экономику за счет железнодорожного транспорта. Основная идея при разработке системы заключается в том, что тарифы должны устанавливаться на пятилетний период и основываться на принципах бизнес-проекта, то есть подразумевать возмездие инвесторам вложенных средств за определенный период за счет тарифов. То есть тарифы должны обеспечивать ОАО РЖД выручку, необходимую для финансирования своей инвестиционной программы. При этом государство должно взять на себя функцию заказчика, переделав, какая инфраструктура нужна стране. Разработчики новой модели из Минэкономразвития определили, что ежегодный рост тарифа может лежать в пределах «инфляция + 1,5%». По оценке Александра Поликарпова, принятие методики долгосрочного тарифообразования позволит железнодорожникам и потребителям услуг железных дорог планировать свои программы развития на длительный срок, что, бесспорно, оптимизирует работу транспортного комплекса и промышленности России.

Однако методика долгосрочного тарифного регулирования не меняет основ тарифного регулирования на железных дорогах. В частности, тарифы регулируются лишь на услуге железнодорожного транспорта — инфраструктуры и локомотивной тяги, а услуги предоставления вагонов государством не регулируются. Поэтому методика долгосрочного тарифообразования лишь первый шаг реформирования системы тарифов на железнодорожном транспорте.

Константин Анохин

Стратимся на юг!

Освоили север, идем на восток, думаем о западе ...

Газопровод South Stream

900 км —
общая протяженность
морской части
газопровода

2250 м —
максимальная глубина
залегания газопровода
в Черном море

**ОБЪЕДИНЕННАЯ
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКАЯ
КОМПАНИЯ**

www.omk.ru

садовые кварталы

ЭЛИТНЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС на Фрунзенской

Комплекс клубных домов «Садовые Кварталы» сочетает в себе все, что представляет особую ценность для жителя мегаполиса. Современная авторская архитектура и продуманная до мелочей комплексная территория в самом центре Москвы становятся здесь единым пространством для жизни и отдыха. Стать хозяином этого пространства — истинная привилегия, ценность которой будет возрастать год от года.

(495) 755 88 87
www.sadkvartal.ru

ООО «Магистрат». Услуги по сопровождению сделок с недвижимостью. Проектная декларация на сайте.