

ПРОДАЖИ НА ВЫРОСТ

КОЛИЧЕСТВО СДЕЛОК ПО СЛИЯНИЮ И ПОГЛОЩЕНИЮ НА РЫНКЕ ОПЕРАТОРОВ ГРУЗОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА БЬЕТ ВСЕ РЕКОРДЫ. ЭКСПЕРТЫ И УЧАСТНИКИ РЫНКА СЧИТАЮТ, ЧТО СЕГОДНЯ КУПИТЬ ДЕЙСТВУЮЩУЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ КОМПАНИЮ ВЫГОДНЕЕ, ЧЕМ ПРОСТО ПОКУПАТЬ ВАГОНЫ С ЗАВОДА, ЧТО НЕИЗБЕЖНО БУДЕТ ВЕСТИ К КОНСОЛИДАЦИИ И УКРУПНЕНИЮ ИГРОКОВ. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Безусловно самой крупной сделкой 2011 года и, пожалуй, пяти лет грядущих стала продажа в октябре ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) 75% Первой грузовой компании транспортному холдингу UCL миллиардера Владимира Лисина. Стоимость сделки составила 125,375 млрд руб., что в пересчете на количество вагонов в управлении компании составило примерно 534 тыс. руб. за вагон. Цена продажи актива могла быть и выше, если бы правительство не наложило на участников аукциона ограничительные условия, например опыт управления парком не менее 15 тыс. грузовых вагонов (таких операторов в России насчитывается чуть более десяти). Из-за этого условия группа «Сумма» Зиявудина Магомедова, не раз заявлявшая о том, что намерена выйти на рынок железнодорожных перевозок, не смогла принять участие в торгах, что позволило компании Владимира Лисина получить актив на первом же шаге: допущенные до аукциона «Трансойл» Геннадия Тимченко и «Нефтетранссервис» торговаться с лидером прошлогоднего списка Forbes не решились.

Наиболее крупной ожидаемой приватизационной сделкой в железнодорожной отрасли должна стать продажа акций крупнейшего контейнерного оператора ОАО «Трансконтейнер». ОАО РЖД уже продало на рынок 49% акций компании — сначала около 15% через частное размещение и затем еще 35% через IPO. Проведение аукциона по продаже оставшихся акций было запланировано на этот год, однако в апреле стало понятно, что торги затягиваются. По словам директора по фондовому рынку и работе с инвесторами «Трансконтейнера» Андрея Жемчугова, даже если правительство будет сформировано очень быстро и сразу займется этим вопросом, торги могут быть объявлены только в четвертом квартале. «Если все затянется, то приватизация плавно перейдет, скорее всего, на 2013 год», — передал его слова «Интерфакс» в конце апреля.

Кроме того, не решен главный вопрос — о количестве продаваемых акций. Сейчас Минэкономразвития рассматривает вопрос о продаже всей нынешней доли монополии (50% плюс 1 акция), тогда как ОАО РЖД настаивает на том, чтобы оставить в собственности госхолдинга 25%. Главным претендентом на актив считается группа Fesco Сергея Генералова, которая уже в рамках IPO и последующих сделок на бирже стала владельцем около 20% акций оператора. Теоретически даже в случае продажи лишь блока пакета ОАО РЖД Fesco останется приобрести с биржи всего около 6%, чтобы получить операционный контроль над компанией. Между тем побороться за этот привлекательный актив готовы практически все лидеры рынка: UCLN Владимира Лисина, группа Globaltrans Константина Николаева, Никиты Мишина и Андрея Филатова, не исключал для себя возможности участия в аукционе и «Нефтетранссервис» братьев Аминовых. Группа «Сумма» также «самым серьезным образом» рассмотрит возможность участия, если аукцион будет объявлен, говорил глава компании Александр Винокуров. В середине мая капитализация «Трансконтейнера» на ММВБ составила 35,2 млрд руб.

СЕГОДНЯ СДЕЛКИ ПО ПОГЛОЩЕНИЮ БОЛЕЕ ВЫГОДНЫ, ЧЕМ РАСШИРЕНИЕ ПАРКА ЗА СЧЕТ ПОКУПКИ НОВЫХ ВАГОНОВ

Еще о двух крупных сделках M&A на железнодорожном рынке было официально объявлено в конце апреля и начале мая. В первом случае объектом поглощения со стороны группы Globaltrans стала компания «Металлоинвесттранс» — кептивный оператор холдинга «Металлоинвест» Алишера Усманава. 100% акций компании оценены в \$540 млн. Объявляя о сделке, которая, правда, еще не завершена, представители покупателя заявили, что покупка «Металлоинвесттранса» позволит увеличить собственный вагонный парк Globaltrans на 21%, до 48 тыс. единиц, объем перевозок — на 24%, до 86,5 млн тонн.

Тем временем «Нефтетранссервис» приобрел железнодорожного оператора «Трансгарант» у группы Fesco, которая выставила этот актив на продажу еще в конце прошлого года. Аукцион завершился 8 мая, неофициальные данные о сумме сделки варьируются от \$350 млн до \$400 млн с учетом долга «Трансгаранта» в \$300 млн, вся сумма будет заплачена деньгами. Компания оперирует свыше 16 тыс. единиц грузовых вагонов и 3 магистральными локомотивами, объем перевозок за 2011 год — 25 млн тонн, выручка по МСФО — 9 млрд руб., чистая прибыль — 1,9 млрд руб. Однако при продаже актива Fesco вывела из ее состава фитинговые платформы, которые нужны ей для развития контейнерного направления своего основного бизнеса — Дальневосточного морского пароходства.

Как пояснил источник в одном из крупных операторов подвижного состава, сегодня сделки по поглощению более выгодны, чем расширение парка за счет покупки новых вагонов. «Во-первых, вы таким образом устраняете конкурента, а во-вторых, вагоны получаются для вас дешевле», — объясняет логику собеседник ВГ. Кро-

ме того, действующая компания имеет собственную грузовую базу и контракты, что также выгодно покупателю.

Между тем консолидация на рынке операторов происходит и другими способами. Так, например, в середине мая специализированный оператор нефтеналивных цистерн «Трансойл» подтвердил факт переговоров с ПГК о приобретении 10 тыс. цистерн, сделка оценивается экспертами на уровне \$400–\$500 млн. В этом случае в оперировании «Трансойла» может оказаться почти 40 тыс. цистерн, а у ПГК останется около 55 тыс. Правда, на рынке считают, что значительная их часть имеет высокий износ и цистерны будут списываться по несколько тысяч в год.

Еще один пример объединения усилий операторов по повышению эффективности управления собственными парками вагонов продемонстрировали группа Rail Garant Сергея Смыслова и Сергея Гушина и «Спецэнерготранс» Зияда Манасира. Они создали совместное предприятие «Рэйлспецтранс», которое станет оперировать крытыми вагонами участников СП. На правах аренды новая компания получит около 3 тыс. вагонов от «Спецэнерготранса» и порядка 2 тыс. — от Rail Garant. По словам гендиректора «Спецэнерготранса» Максима Мироненко, крытые вагоны нужны компаниям продуктового ритейла, которые заказывают единичные перевозки мелкими партиями. «Имея большой парк, выстроить выгодную логистику проще», — считает он, добавляя, что помимо ритейла компания будет ориентироваться на поставщиков бумаги, картона и прочих грузов, которым при перевозке нужна защита от атмосферных осадков и дополнительная защита от кражи.

Еще одним знакомым событием на рынке операторов железнодорожных вагонов может стать сделка по при-

ватизации 100% акций компании «СГ-Транс», находящихся до сих пор в федеральной собственности. Росимущество уже несколько раз пыталось продать этого оператора 14,5 тыс. цистерн для перевозки сжиженных газов и владельца 12 филиалов по реализации сжиженных газов, включая базы хранения и 59 газозаправочных АЗС, но в конкурсную комиссию не поступало заявок от инвесторов. Однако в ноябре прошлого года агенту по сделке ООО «Ренессанс Брокер» удалось получить сразу десять заявок на покупку актива. Среди них и нефтяные компании, такие как ОАО «ТНК-ВР холдинг», и принадлежащее НК «Роснефть» ЗАО «ЮКОС-Транссервис», и почти все крупные операторы цистерн — «Газпромтранс», «Спецэнерготранс», «Нефтетранссервис», «ТЭК „Евротранс“» (входит в ISR Holding, принадлежащий бывшему вице-президенту ЛУКОЙЛа Искандеру Халилову), «ОТЭКО-Портсервис» (структура ЗАО ОТЭКО, подконтрольного Мишелю Литваку), «Спецтрансгарант» из группы Rail Garant, Brunswick Rail. Разумеется, среди претендентов оказалась и группа «Сумма».

Парадокс в том, что участники рынка неоднократно объясняли отсутствие интереса к этому активу, во-первых, завышенной ценой продажи (13–14 млрд руб.), а во-вторых, сильно изношенным парком цистерн «СГ-Транса». Однако по мнению одного из участников рынка, сегодня интерес к активу возрос не потому, что компания стала лучше, а просто на рынке появились заинтересованные крупные операторы. «Еще два-три года назад крупных игроков можно было по пальцам пересчитать, а сегодня рынок операторов значительно больше уверен в стабильности этого бизнеса и готов покупать все, что только продается», — полагает собеседник ВГ. ■



АКТИВЫ, НА КОТОРЫЕ ЕЩЕ НЕДАВНО НЕВОЗМОЖНО БЫЛО НАЙТИ ПОКУПАТЕЛЯ, СЕГОДНЯ ПРОДАЮТСЯ С НЕБЫВАЛОЙ ЛЕГКОСТЬЮ

