



На вопросы журнала отвечает Николай ФАЛИН, генеральный директор ЗАО «Универсал ТрансГрупп», – крупнейшего частного оператора по перевозке труб большого диаметра и других грузов

Николай Анатольевич, расскажите пожалуйста о том, какова была ситуация в отрасли накануне финансового кризиса?

В 2006-2007 гг. благодаря одновременному строительству крупных магистральных нефте- и газопроводов, росту промышленного производства были достигнуты довольно впечатляющие показатели динамики роста перевозок труб большого диаметра (ТБД). В результате активного участия частных операторов в докризисный период удалось полностью обеспечить заявленный производителями объем перевозок ТБД. В то время приходилось говорить даже об ограничении роста грузоперевозок вследствие превышения физических возможностей инфраструктуры и нехватки подвижного состава ОАО «РЖД». Вследствие высокого спроса тарифы на грузоперевозки в частном парке частных операторов постоянно росли до конца 2007г.

По нашим данным за 11 месяцев 2008 г. на внутренний рынок было отгружено 6,84 млн. тонн труб (-12% к объемам января – ноября прошлого года), при этом отгрузки ТБД сократились на 29% до 1,94 млн. тонн.

Как, по-Вашему, причина такой динамики заключается только в том, что в стране начался финансовый кризис, или есть и другие предпосылки?

Снижение перевозок объясняется не только влиянием кризиса, но и завершением реализации крупных проектов ТЭК: ВСТО-1, Юрхарово-Ямбург, Починки-Грязовец, БТС и др. К тому же во второй половине 2008г., при снижении цен на металлопродукт, потребители ТБД начали сдерживать и переносить отгрузку труб, надеясь приобрести трубы по сниженным ценам. Основные производители труб Ижорский ТЗ, Челябинский ТПЗ, Выксунский МЗ, Харцызский ТЗ, Волжский ТЗ испытывают проблемы с финансированием со стороны крупных потребителей (Газпром, Транснефть, нефтегазовые компании), что замедляет их развитие в кризисное время. Также в результате резкого

Закрытое акционерное общество «Универсал ТрансГрупп» является одной из ведущих компаний в области оказания транспортно-экспедиционных услуг и успешно работает с 2004 года. Уставный капитал составляет 1 млрд. руб.

«Универсал ТрансГрупп» осуществляет перевозки грузов в собственных вагонах по сети железных дорог России и стран СНГ. Филиалы Компании работают в Санкт-Петербурге, Челябинске и Владивостоке. Открыты представительства в Новосибирске и Иркутске.

«Универсал ТрансГрупп» входит в Группу Компаний «Рейл Гарант» и является основной Компанией, аккумулирующей транспортные активы холдинга.

Компания оперирует диверсифицированным парком вагонов в количестве 8000 единиц, из которых 90% составляют собственные вагоны. Кроме того в управлении Компании находится около 1000 танк-контейнеров, представляющих высокодоходный сегмент перевозок наливных грузов. В настоящее время ЗАО «Универсал ТрансГрупп» входит в TOP-20 крупнейших компаний по количеству вагонов в управлении.

ТЕНДЕНЦИИ РЫНКА ПЕРЕВОЗКИ ТРУБ БОЛЬШОГО ДИАМЕТРА

снижения спроса и стоимости на металл для производства труб трубки вынуждены сокращать персонал и приостанавливать производство. К тому же перед ними встала проблема сбыта уже произведенных по высоким ценам труб. Все это негативно отражается на объемах перевозок труб.

Какие перспективы ожидает рынок перевозки ТБД?

Трубный бизнес является исключительно проектным и полностью зависит от строительства новых трубопроводов. Прошедшие годы (2006-2007гг.) стали рекордными для трубной отрасли. Производство стремительно росло, однако объективные причины, в числе которых окончание строительства ряда крупных проектов, а также перенос начала реализации новых, затормозил дальнейшее развитие рынка. Сейчас возникла определенная пауза в реализации трубопроводных проектов. По нашим прогнозам, она продлится примерно до начала 2010 г.

Конечно, в 2009-2010 гг. потребность со стороны нефтегазовой отрасли в трубах большого диаметра не исчезнет, но заметно снизится. Перспективы российского рынка труб большого диаметра после 2010-2012гг. с точки зрения новых нефте- и газопроводных проектов полностью зависят от реализации интересов госмонополий и целенаправленной политики государства в этой

области. Остается еще сегмент ремонтно-эксплуатационных нужд. Но эти объемы несопоставимы.

Помимо завершения и переноса трубопроводных проектов, прогнозируется падение добычи нефти после 2013-2014 гг., что, несомненно, без начала разработки и открытия новых проектов скажется на перевозках ТБД.

Как идет развитие компании в период кризиса?

В нашей компании пока не стоит проблема устаревания подвижного парка: все платформы закупились в 2005-2008гг., и благодаря тесному сотрудничеству с крупнейшими производителями платформ для перевозки труб «ЗМК» (ОАО «Завод металлоконструкций», г. Энгельс) и ОАО «Алтайвагон» (г. Новоалтайск), нам удается обеспечивать потребности заказчиков в вагонах-трубовозах на 100%. Также в парке компании имеются вагоны производства ОАО «Азовмаш» (г. Мариуполь, Украина) но спрос на них слабый по причине низких потребительских качеств. Заказчики, как правило, просят вагоны «ЗМК» или, в крайнем случае «Алтайвагон». Если в 2006 г. инвестиционная программа «Универсал ТрансГрупп» позволила приобрести 278 специализированных платформ для перевозки ТБД, в 2007г. уже 345 единиц, то в 2008 г. под влиянием кризисных



явлений только 136 единиц, и то благодаря ранее сформированным договоренностям и финансовому обеспечению. Всего собственный парк трубопроводов составляет 1033 единицы.

До кризиса большая часть вагонов приобреталась по финансовым схемам лизинга подвижного состава. Под влиянием финансового кризиса нам пришлось скорректировать собственные инвестиционные планы на 2009 год.

Сегодня компания располагает подвижным составом общим количеством около 8000 единиц. Что касается спецпарка для перевозки ТБД, то мы управляем в общей сложности 1973 платформами для перевозки труб большого диаметра, в том числе арендованный парк вагонов-трубовозов составляет 940 единиц.

Существует ли конкуренция в сегменте перевозок ТБД?

Конечно, определенная конкуренция есть, но в связи с высоким уровнем сложности управления специализированным парком, необходимостью соблюдения технических норм эксплуатации данного парка и наличием определенных инвестиционных рисков многие транспортные компании не могут себе позволить выход в этот сегмент. Рынок перевозчиков ТБД состоит из 5 компаний. «Универсал ТрансГрупп» – 1033 ед., «Евразийский Трубопроводный Консорциум» (ЕТК) – 950 ед., «ТГИ-Транс» – 550 ед., «Волжский Трубный Завод» – 105 ед., и «Актор-Транс» – 31 ед. Кроме этого две украинские компании владеют 30 вагонами. Других собственников подвижного состава для перевозки ТБД на территории РФ и СНГ нет.

В прошлом году совместно с ООО «ЕТК» организовано комплексное обслуживание наших заказчиков объединенным парком. Этому способствовало наличие у наших компаний многолетнего опыта сотрудничества в управлении перевозками ТБД и лидирующее положение в транспортировке ТБД по России и странам СНГ. В настоящее время парк специализированных вагонов-трубовозов, находящихся в управлении нашей компании, составляет чуть меньше 2000 ед. или 75% от всего парка трубопроводов.

Долгое время одной из основных проблем ТБД являлась нехватка специализированного подвижного состава для их перевозки. Что делается для ее решения сегодня?

До создания специализированной платформы перевозки труб заказчикам по железным дорогам осуществлялись только в универсальных полувагонах, рассчитанных на 12-метровые трубы. Грузоподъемность полувагонов, ввиду малой нагрузки данного вида груза, используется на 25-40%. Полувагоны не обеспечивают сохранную транспортировку труб большого диаметра. Расходные погрузочные режиситы не позволяют в полной мере защитить антикоррозионное покрытие и сварочные фаски труб от повреждений при перевозке и выгрузке.

Решением проблемы транспортировки труб большого диаметра является организация перевозок на специализированных



18 и 24-метровых платформах производства ОАО «Завод металлоконструкций» («ЗМК», г. Энгельс). Такие платформы выгодно отличаются от традиционных полувагонов тем, что имеют больший погрузочный объем, исключают повреждение труб, а также не требуют применения расходных погрузочных материалов, что уменьшает стоимость и сокращает время погрузочно-разгрузочных работ.

СПРАВКА

Традиционно компания концентрирует усилия на работе со специализированным подвижным составом. Наибольшего успеха компания добилась в перевозках ТБД, так как является первым частным перевозчиком в области организации перевозок ТБД. Первоначально перевозка ТБД являлась основным видом бизнеса компании. Обладая крупнейшим на рынке парком платформ для перевозки ТБД, Компания в настоящее время является единственным в России частным железнодорожным оператором перевозок труб большого диаметра.

До 80% ТБД, выпускаемых трубопроводными заводами, может перевозиться с использованием специализированных платформ. Эксплуатация специализированных платформ ориентирована на производителей труб большого диаметра и потребителей трубной продукции из нефтегазотранспортного сектора. Конструкция платформ обеспечивает оптимальные перевозки ТБД на любые расстояния. Ежегодно доля перевозок ТБД с использованием специализированных платформ увеличивается на 5-7%, а в общей структуре перевозок составляет 35-40%. По мнению экспертов, наиболее динамично развивающимся сегментом, учитывая планы по строительству и ремонту магистральных газо- и нефтепроводов, являются трубы диаметром 1020-1420 мм, перевозки которых эффективнее всего осуществлять в специализированном подвижном составе.

Если заявленные проекты нефтегазовых компаний, предусмотренные Энергетической стратегией РФ до 2020 г., будут претворены в жизнь, то потребуется не менее 8 млн. тонн труб из марок стали нового поколения с совершенно другим уровнем

технических характеристик, отвечающих самым последним требованиям по качеству. И в такой ситуации необходимо готовиться заранее. Справиться с этой задачей будет возможно лишь при условии выпуска конкурентоспособной продукции в нужном объеме и при 100%-ной транспортной обеспеченности.

Николай Анатольевич, назовите актуальные, на Ваш взгляд, тенденции рынка перевозки ТБД в ближайшей перспективе.

По моему мнению, в ближайшее время транспортный рынок, в том числе и рынок перевозки ТБД, ожидает консолидация. А это поглощение крупными компаниями более мелких и объединение транспортных активов для увеличения эффективности бизнеса. В кризисное время работать становится сложнее всем, но и развивать бизнес вместе проще.

Существует тенденция изменения технических характеристик ТБД, а именно переход при строительстве магистралей на более толстую стенку труб, что требует от производителей вагонов и операторов модернизировать и выпускать новый подвижной состав. Также существует риск полного прекращения ввода крупных трубопроводных проектов через 3-5 лет. В результате этих тенденций перевозки ТБД могут остановиться.

По нашим оценкам, в ближайшие несколько лет произойдет переход на 100%-ное использование специализированного состава при организации транспортировки ТБД. Наши заказчики уже убедились в экономической целесообразности и эффективности использования спецпарка. Главное при этом – следить за качественной эксплуатацией вагонов и правильно рассчитывать логистику перевозок. ■



ЗАО «Универсал ТрансГрупп»
107023, г. Москва,
Семеновская площадь, 1А,
БЦ «Соколиная Гора»,
тел.: +7 (495) 627-76-80,
факс: +7 (495) 627-76-81
info@universaltg.ru
www.universaltg.ru