

# Выдавали «дочку» замуж

**Группа Globaltrans, которую называли претендентом номер один на покупку акций Первой грузовой компании, отказалась от участия в аукционе. Что заставило нас усомниться в том, выйдет ли в принципе в этом октябре одна из «дочек» монополии, по меткому выражению ее тогдашнего директора Салмана Бабаева, замуж? Если все же да, то, на наш взгляд, ее новым владельцем, скорее всего, станет ООО «Трансойл».**



НАДЕЖДА ВТОРУШИНА

## НЕВЕСТА С ХОРОШИМ ПРИДАНЫМ

Как известно, аукцион по продаже 75% минус 2 акции компании назначен на 28 октября. Начальная цена лота составляет 125 млрд рублей с шагом в 500 млн (за исключением первого шага в 125 млрд). Цена немалая, но и «приданое» солидное: в собственности компании находится более 235 тыс. вагонов, то есть порядка 22% общего парка, работающего на сети РЖД. Помимо всего прочего, самый крупный в настоящее время

Согласитесь, требования нельзя назвать невыполнимыми. Сейчас в России парком, насчитывающим более 15 тыс. единиц подвижного состава, обладают порядка десяти компаний. До недавнего времени (теоретически срок приема заявок на участие в аукционе истекает 14 октября) желание принять участие в торгах выражали четыре оператора. Собственно, все они из первой пятерки частников, работающих на рынке предоставления подвижного состава под погрузку.

Во-первых, это Независимая транспортная компания, эквив-

40 тыс. (полувагоны и цистерны). Компании, так же как и НТК, удалось значительно пополнить число собственных полувагонов в результате прошлогодних распродаж инвентарного парка.

Следующий участник предстоящего аукциона – ООО «Трансойл» – один из крупнейших операторов, специализирующихся на перевозке нефтеналива (доля компании в общем объеме перевозок нефти и нефтепродуктов по железной дороге составляет 23,3%). Подвижной парк компании сегодня доходит до 30 тыс. цистерн.

дитной нагрузки, необходимый для финансирования данной сделки, на фоне сложившейся сегодня ситуации».

По словам аналитика ИК «Финам» Константина Романова, структура, которую планировал приобрести Globaltrans, была в несколько раз крупнее самой группы. Для ее покупки нужно было привлечь большой долг, который необходимо обслуживать. «Так что в условиях макроэкономической нестабильности в мире принятое Globaltrans решение вполне понятно», – отмечает эксперт.

## В соответствии с принципами консервативной финансовой политики совет директоров Globaltrans счел слишком рискованным «значительный рост кредитной нагрузки, необходимый для финансирования сделки»

оператор имеет более 125 тыс. полувагонов и 66 тыс. цистерн.

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин назвал грядущий аукцион «самой большой приватизацией государственного имущества за всю историю России». Инвесторы, согласно условиям продажи, должны иметь не менее 15 тыс. вагонов (не обязательно в собственности), российскую регистрацию, как минимум полугодовой опыт управления подвижным составом и устойчивое финансовое положение (без просроченной задолженности). И, само собой разумеется, не быть подконтрольными государству или связанными со структурами РЖД.

новый оператор НЛМК, входящий в UCL Holding и оперирующий почти 30 тыс. вагонов. Надо сказать, у нее есть неплохая аукционная история, благодаря которой НТК за последний годкратно увеличила свой парк и объемы перевозок, в том числе для внешних клиентов (если сравнивать итоги I полугодия 2010 и 2011 гг. – практически в пять раз). НТК первая подала заявку на участие в аукционе.

Еще один претендент на Первую грузовую – ЗАО «НефтеТрансСервис» (и его «дочка» ООО «Промышленно-транспортное предприятие «Сковородино»), оперируемый парк которого приближается к

## GLOBALTRANS СХОДИТ С ДИСТАНЦИИ

До недавнего времени в этом списке числилась и Новая перевозочная компания (входит вместе с ООО «БалтТрансСервис» в группу Globaltrans, оперирующую более чем 30 тыс. вагонов). Однако за месяц до проведения аукциона она заявила, что «в ситуации неопределенности на глобальных финансовых рынках принято решение воздержаться от участия в торгах». «В соответствии с принципами консервативной финансовой политики» совет директоров Globaltrans счел слишком рискованным «значительный рост кре-

Напомним, ранее именно этот холдинг называли основным претендентом на приобретение ПГК. Что было бы логично с учетом амбициозных планов компании. Еще в период создания Второй грузовой Globaltrans интересовался покупкой половины этого ДЗО РЖД. Затем руководство группы активно вело работу по мобилизации ресурсов для победы в аукционе по приобретению 75% акций ПГК – не далее чем в конце сентября Новая перевозочная привлекла очередной займ в размере 5 млрд рублей сроком до 29 декабря 2014 года.

Да и сейчас, уже после отказа от участия в тендере, Globaltrans за-

являет, что он продолжит реализовывать стратегию, направленную на дальнейший рост и развитие бизнеса. Как за счет приобретения подвижного состава, так и «за счет использования возможностей, которые предоставляет предстоящая либерализация рынка локомотивной тяги и продолжающаяся в отрасли консолидация». И серьезные намерения по дальнейшему развитию, и финансовые возможности для этого у компании в принципе имеются.

## В РУСЛЕ РЕФОРМЫ

Видимо, время, когда на рынке предоставления подвижного состава под погрузку будет оперировать всего 3–4 компании, как это декларировалось в Целевой модели, уже действительно не за горами. Приобретение ПГК одним из частных операторов станет еще одним шагом на пути к консо-

РЖД не потеряет лидирующие позиции на рынке перевозок грузов в полувагонах после продажи ПГК – там останется ДЗО РЖД примерно с таким же парком, что и у нового владельца Первой грузовой (ВГК). Зато, возможно, в сфере перевозок нефтеналива – первом и долгое время практически единственном по-настоящему конкурентном сегменте рынка – изменения будут более существенные. До этого здесь было крупное ДЗО РЖД и несколько сильных операторов, практически равных по своим возможностям. После аукциона на рынке перевозок нефтеналива уже не будет присутствовать РЖД, зато появится новая частная компания, в руках которой может быть сосредоточено до половины парка цистерн. В этой связи похоже, что «Трансойл» сейчас больше всех заинтересован в покупке акций ПГК. Особо учитывая тот факт, что все

вают основными претендентами на покупку ПГК. На втором месте – «Трансойл».

В любом случае аналитик ФК «Уралсиб» Денис Ворчик прогнозирует повышение эффективности работы Первой грузовой после смены ее владельца. Хотя стоит отметить, что на данном этапе эксплуатационные показатели работы дочерних компаний РЖД как раз лучше, чем частных. Кстати, то же самое клиенты отмечают и в части тарифной политики: в настоящее время ставки Первой грузовой по отдельным направлениям и видам подвижного состава даже несколько ниже рыночных.

В этой связи не радует практически единодушный прогноз экспертов, касающийся роста тарифов ПГК после ее продажи. Операторы, по мнению аналитиков, не склонны к сантиментам, и любой из новых владельцев Первой

придачу к «невесте» получает новый собственник ПГК.

Кроме того, понимая всю свою социальную ответственность, Первая грузовая в последнее время всерьез занялась решением насущных проблем, связанных с управлением приватными вагонами и повышением эффективности перевозок. Чего только стоит проект, запущенный сейчас на Северо-Кавказской железной дороге по предоставлению крытых вагонов, который в перспективе планируется распространить на всю территорию России (с ноября) и все виды подвижного состава (в 2012 г.). С 26 октября на сайте компании размещена публичная оферта, согласно которой (в случае ее акцепта) Первая грузовая должна в течение десяти дней предоставить крытые вагоны, иначе она обязуется выплатить штраф. Услуга расценивается на малый и средний бизнес – клиент может заказать не

## Операторы, по мнению аналитиков, не склонны к сантиментам, и любой из новых владельцев ПГК немедленно повысит ставки на предоставление вагонов

лидации приватного парка и укрупнению рынка. Эксперт независимого аналитического агентства «Инвесткафе» Дмитрий Адамович отмечает: «Если кризис России серьезно не затронет, то в результате консолидации парка доходность вырастет; если затронет, то доходность упадет и многие операторы уйдут с рынка не потому, что их поглотили или выдавили, а по собственному желанию. Так или иначе, через 3–4 года в отрасли будет не более 4–5 крупных операторов и не более 10–15 локальных (региональных)».

Однако сильно ли изменится рынок в зависимости от того, кто окажется покупателем Первой грузовой? Все желающие приобрести ПГК оперируют примерно одинаковым количеством подвижного состава – порядка 30 тыс. единиц. Правда, в собственности Независимой транспортной компании находится исключительно универсальный подвижной состав, а у «Трансойла» – специализированный. Третий претендент имеет в своем парке и полувагоны, и цистерны. Так или иначе, любая из них, приобретя ПГК, автоматически становится крупнейшим частным игроком в каждом из сегментов.

необходимые для этого ресурсы (и амбиции) у его собственников также имеются. По мнению экспертов, не исключен и вариант последующей частичной продажи парка (полувагонов или цистерн) Первой грузовой новым владельцем, в зависимости от ее покупателя.

## РОСТ СТАВОК ГАРАНТИРУЕМ

Чего же можно ожидать клиентам Первой грузовой в результате ее продажи? Председатель Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава (ОЖДПС) Ольга Лукьянова считает, что многое будет зависеть от того, кто же в итоге приобретет компанию. «Если это будут структуры НЛМК, то возможно, что ПГК сосредоточит свою деятельность на обслуживании холдинга и вывозе его грузов (металл, кокс, руда). Естественно, что тогда какая-то часть грузоотправителей, пользующихся сейчас услугами ПГК, будет поставлена в худшие условия, чем структуры НЛМК», – считает эксперт. Кстати, после того как Globaltrans вышел из игры, именно структуры UCL Holding многие эксперты назы-

вают основным претендентом на покупку ПГК. На втором месте – «Трансойл».

В любом случае аналитик ФК «Уралсиб» Денис Ворчик прогнозирует повышение эффективности работы Первой грузовой после смены ее владельца. Хотя стоит отметить, что на данном этапе эксплуатационные показатели работы дочерних компаний РЖД как раз лучше, чем частных. Кстати, то же самое клиенты отмечают и в части тарифной политики: в настоящее время ставки Первой грузовой по отдельным направлениям и видам подвижного состава даже несколько ниже рыночных.

В этой связи не радует практически единодушный прогноз экспертов, касающийся роста тарифов ПГК после ее продажи. Операторы, по мнению аналитиков, не склонны к сантиментам, и любой из новых владельцев Первой

## ОСЕННЕЕ ФИНАНСОВОЕ ОБОСТРЕНИЕ

Кроме того, понимая всю свою социальную ответственность, Первая грузовая в последнее время всерьез занялась решением насущных проблем, связанных с управлением приватными вагонами и повышением эффективности перевозок. Чего только стоит проект, запущенный сейчас на Северо-Кавказской железной дороге по предоставлению крытых вагонов, который в перспективе планируется распространить на всю территорию России (с ноября) и все виды подвижного состава (в 2012 г.). С 26 октября на сайте компании размещена публичная оферта, согласно которой (в случае ее акцепта) Первая грузовая должна в течение десяти дней предоставить крытые вагоны, иначе она обязуется выплатить штраф. Услуга расценивается на малый и средний бизнес – клиент может заказать не

более 5 крытых вагонов по одной заявке и не более 15 ед. в месяц. Тарифы, обещаю в компании, будут не намного выше ставок Прейскуранта, что на порядок дешевле, чем у других частных компаний.

Так или иначе, на плечи нового владельца ПГК ложится немалый груз проблем. В нестабильной финансовой обстановке последнего времени не исключен тот вариант, что еще кто-то из претендентов на покупку акций откажется от участия в аукционе. Кроме того, выход из игры наиболее вероятного покупателя (а тем более если его примеру последует кто-то еще) может снизить цену покупки, что ни в коем случае не выгодно РЖД. По словам К. Романова, уже несколько крупных сделок по приватизации, намеченных на осень, было перенесено (это касается в том числе приватизации долей в Сбербанке и «Совкомфлоте»). Так что в конечном итоге при пессимистическом варианте развития событий нельзя исключать возможности отмены октябрьского аукциона по продаже ПГК (его переноса на более поздний срок), что будет вполне логично и с финансовой точки зрения, и с учетом общей нестабильной обстановки на сети.