

АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ, АЛЕКСАНДР БЕССОНОВ

Ползучее наступление заправок

Модернизация сетей АЗС, освоение Кавказа и начало развития газозаправочных станций — основные тенденции сегодняшнего южного розничного рынка топлива



Мини-маркеты стали неотъемлемой частью современных АЗС — ими сегодня активно оснащаются старые заправочные комплексы

Основные российские вертикально интегрированные нефтяные компании (ВИНК) с началом мирового экономического кризиса временно прекратили поглощение мелких региональных операторов розничного рынка АЗС. В настоящее время они предпочитают заниматься модернизацией уже скупленных активов либо поглощать на юге России тех игроков, которые уже не в силах вести самостоятельный бизнес.

Потенциал Кубани

Совокупная доля ВИНКов в разных регионах составляет, по различным оценкам, 60–80%. Как правило, существующие планы развития сетей связаны с качественным обновлением стандарта обслуживания.

Так, в Краснодарском крае НК «Роснефть» как генеральный партнёр сочинской Олимпиады начала строить сеть «олимпийских» АЗК. Как пояснили в пресс-службе компании, в рамках этой инициативы был разработан проект трассового автозаправочного

комплекса, оформленного с использованием олимпийской символики, — станции с расширенным спектром услуг, конечный набор и объём которых для каждого конкретного АЗК будут определяться на основании их востребованности. По утверждению представителей пресс-службы, комплексы будут располагаться на федеральных автомобильных трассах от Ленинградской области к Черноморскому побережью Кавказа и в самом Сочи, включая плавучие АЗС. Сейчас у «Роснефти» на Кубани 187 заправок.

«ЛУКОЙЛ-Югнефтепродукт» в 2011 году имел 102 АЗК в Краснодарском крае. Ежегодно компания увеличивает сеть примерно на 10%, но при этом до половины планов работы на год составляет реконструкция старых комплексов. Причём, если в 2010 году было реконструировано 6 станций, то план на 2012 год — модернизация 30 АЗС. Гендиректор компании **Иван Гаврилец** говорит, что «ЛУКОЙЛ-Югнефтепродукт» готов построить на Кубани ещё 100 АЗС в течение пяти лет — преимущественно

на севере края. У ЛУКОЙЛа тоже есть свой «олимпийский» формат — это комплексы площадью от одного до трёх гектаров, включающие кафе, мини-маркет, гостиницу, мойку, стоянку. Четыре таких комплекса компания планирует поставить на трассе М4.

Открытие Кавказа

Южнороссийские торговцы топливом говорят, что Северный Кавказ уже созрел для потребления качественного горючего. Наиболее интересны для развития сетей Ставропольский край, Карачаево-Черкесия, Кабардино-Балкария и Северная Осетия.

«Роснефть» намерена активно инвестировать в развитие розничной сети на Ставрополье. Она здесь имеет уже 121 АЗС, которые закрывают около 40% топливного рынка края. Чтобы не допустить перебора поставок нефтепродуктов, компания разрабатывает программу по созданию центра резервирования нефтепродуктов на базе ООО «РН-Терминал».

«Само по себе Ставрополье не является для «Роснефти» стратегическим

ГАЗ НАСТУПАЕТ НА БЕНЗИН

Бензиновая эра в автомобильной отрасли заканчивается, впереди золотой век газа, использование которого в качестве моторного топлива дешевле и экологичнее. В ряде российских регионов — например, Белгородской и Нижегородской областях — уже сегодня реализуются губернаторские программы по переводу муниципальных автопарков на газ, что позволяет экономить бюджетные деньги.

В качестве моторного топлива во всём мире используют два вида газа: сжиженный углеводородный газ (СУГ, пропан-бутан) и компримированный природный газ (КПГ, метан). Важный фактор для принятия решения о переходе на газ — наличие сети заправок. Пропановых автомобильных газозаправочных станций (АГЗС) в стране около 4,5 тысячи, особенно развита газомоторная инфраструктура в ЮФО. Общее количество автомобилей, работающих на СУГ, — 1,4 млн. Показатели КПГ существенно скромнее — 250 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) и около 90 тысяч автомобилей (преимущественно автобусов и грузовиков).

Метановое оборудование дороже и тяжелее, чем пропан-бутановое. 60-литровый баллон вмещает почти 20 куб. м газа — это примерно 20 литров бензина. Даже для не самых экономичных двигателей этого объёма хватит, чтобы проехать около 270 км. К тому же при переходе на газ нет необходимости снимать с автомобиля бензиновый бак, который в среднем вмещает 50 литров.

Работа на газе позволяет увеличить ресурс двигателя, продлить срок службы свечей и моторного масла. При этом газ предпочтительнее самого чистого бензина и дизельного топлива. Если принять бензин качества Евро-4 за эталон, то окажется, что по выбросам оксидов азота КПГ выигрывает почти в три раза, по углероду — в 14 раз, по бензапирену — более чем в 16 раз, по саже — втрое. СУГ ненамного отстаёт от КПГ по экологическим параметрам.

Преимущества газа в качестве топлива очевидны, но ранее воспользоваться ими не было возможности из-за отсутствия адекватной законодательной поддержки. Закон «Об альтернативных моторных топливах» обсуждается в Государственной Думе со второй половины 1990-х годов. В какой-то момент камнем преткновения стало использование средств федерального бюджета для продвижения газомоторного топлива. Приняли компромиссное решение — возложить материальное стимулирование на местные власти. То есть было предусмотрено право субъектов РФ и органов местного самоуправления разрабатывать программы и осуществлять мероприятия по переводу на альтернативные виды моторного топлива отдельных категорий транспортных средств, находящихся как в государственной и муниципальной, так и в частной собственности. Предполагается, что эти программы и мероприятия должны стимулировать такой перевод, а не предписывать его в директивном порядке. Этот закон до сих пор обсуждается, но есть и другие законодательские инициативы по развитию газомоторной отрасли, которые уже получили правительственную поддержку.

В октябре 2010 года во время своего визита в Новый Уренгой премьер **Владимир Путин** дал поручение подготовить комплексную программу стимулирования использования природного и сжиженного углеводородного газа в качестве моторного топлива. К марту 2012 года при участии специалистов компаний «Газпром газэнергосеть» и СИБУР Минэнерго разработало и внесло через правительство в Госдуму поправки к ФЗ-261 «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности», расширяющие список замещаемых видов топлива и распространяющие нормы этого закона на сжиженные углеводородные газы. В конце июня 2012 года Госдума утвердила эти поправки в трёх чтениях. После того, как законопроект утвердит Совет Федерации и подпишет президент, они вступят в силу и откроют возможность перевода автотранспорта на газ, используя механизм энергосервисного договора (контракта). Эта мера позволит муниципальным автотранспортным предприятиям в период действия контракта направлять сэкономленные средства на своё развитие. Закон в прежней редакции такой возможности не предусматривал: в итоге, сэкономив на топливе, в следующем году транспортники получали меньше дотаций и теряли заинтересованность в переходе на более экономичные и экологичные виды топлива — СУГ или КПГ.

Государство намерено стимулировать потребителей к более активному использованию газомоторного топлива не только путём создания законодательной базы, формирующей правовые механизмы для использования газа в каче-



стве топлива, но и за счёт субсидий. В мае при принятии Госдумой во втором чтении изменений в федеральный бюджет на 2012 год и на плановый период 2013–2014 годов в главный финансовый документ была включена отдельная строка расходов, предусматривающая в нынешнем году субсидии из государственной казны в размере 3,5 млрд рублей бюджетам субъектов РФ на закупку автобусов, произведённых на территории государств-участников Единого экономического пространства и работающих на газомоторном топливе.

В конце 1990-х годов в России сложилась ситуация, которая до сегодняшнего дня негативно сказывается на отношении потенциальных потребителей к газомоторному топливу. Во время кризиса 1998 года цена на бензин подскочила в несколько раз, а цена на пропан-бутан (СУГ) осталась на прежнем уровне. Автовладельцы стали массово переводить автомобили на СУГ. И если до этого в стране было всего 20 сервисных центров, которые переводили автомобили на газ, то к началу 1999 года их стало около 150. Многие из них открывали предприниматели, которые мало что знали о газомоторке: они не имели нужной квалификации, пользовались некачественным оборудованием. Автомобили, переоборудованные такими умельцами, часто ломались, в салоне чувствовался запах газа, динамические характеристики машины снижались. Профессионалы оказались в меньшинстве.

Нынешняя ситуация в сфере перевода машин на газ прямо противоположна — профессионалов большинство. Автолюбителям предлагают качественное и безопасное газобаллонное оборудование, но миф о том, что газ в моторах — это сплошные проблемы, до сих пор жив. С мифами надо бороться. Однако в нашей стране никак не могут решить, кто же должен заняться продвижением газомоторного топлива — власть или бизнес? В мире ответ на этот вопрос знают уже давно: развитие газомоторного направления обеспечивают государственные органы с помощью крупных нефтегазовых компаний. Принимаются стимулирующие законы, вводятся специальные экологические ограничения. Так, в США владельцы автопарков с числом машин от десяти обязаны при обновлении парка закупать как минимум 10% новых автомобилей на экологически чистом топливе. А в Южной Корее во время Чемпионата мира по футболу в 2002 году в зоны, прилегающие к местам проведения соревнований, разрешили въезжать только автомобилям на газе.

Южнороссийские торговцы топливом говорят, что Северный Кавказ уже созрел для потребления качественного горючего

регионом, — заметил “Эксперту ЮГ” аналитик ИК “Велес-Капитал” **Василий Танурков**. — Однако к нему примыкают гораздо более привлекательные Краснодарский край и Ростовская область с хорошо развитой сетью автомобильных дорог, наличием входящего в холдинг нефтеперерабатывающего завода в Туапсе и потенциалом роста автопарка. В этом плане развитие “Ставропольнефтегаза” имеет определённые перспективы».

«Сейчас каждый четвёртый литр бензина, который продаётся в Северной Осетии, — лукойловский, — объясняет Иван Гаврилец намерения концерна строить в республике новые АЗС. — У нас есть станции, которые в регионах Северного Кавказа продают 35–40 тонн при плане в 12 тонн. При этом мы имеем очень продуктивные отношения с администрациями этих субъектов».

Ещё один интересный проект «Роснефти» связан с горными курортами. В ближайшие годы реализация инфраструктурных проектов развития курортов Северного Кавказа и создание престижных гостиничных комплексов в Архызе и Приэльбрусье позволят не только привлечь в горы десятки тысяч туристов, но значительно поднять спрос на горюче-смазочные материалы. По прогнозам аналитиков, потребности одной Карачаево-Черкесии в моторном топливе в ближайшие годы вырастут на 40–50 тысяч тонн в год.

Как пояснили «Эксперту ЮГ» в местном представительстве «Роснефти», в системе компании в КЧР сегодня функционируют 19 АЗС и 11 АЗК (как собственные, так и арендуемые) при среднем ежегодном объёме реализации по 1,5 тысячи тонн на одну заправку, что составляет не более 21% рыночной доли ГСМ. При этом общая ёмкость топливного рынка КЧР составляет 141 тысячу тонн горюче-смазочных материалов в год с перспективой увеличения до 10% к 2014 году.

Причиной роста рынка следует признать реализацию амбициозных проек-

тов строительства горнолыжного курорта в Архызе, который будет привлекать в республику большое количество туристов. Учитывая, что горнолыжный туризм — забава не из дешёвых, ожидается рпиезд сравнительно обеспеченных россиян. Зачастую — на собственном вместительном транспорте с большим объёмом двигателя, который перевозил бы тяжёлое и громоздкое лыжное снаряжение на всю семью. А, стало быть, при таком наплыве туристов автопарк Карачаево-Черкесии, который сегодня составляет 97 тысяч машин (225 на тысячу жителей), в ходе реализации инвестпроектов в туристической сфере может увеличиться как минимум на четверть. Плюс ещё 4,5–5 тысяч машин добавляется во время туристического сезона.

При таких перспективах вполне обоснованным является расширение розничной сети операторов топливного рынка в сторону новых курортов. Как сообщили «Эксперту ЮГ» в руководстве «Роснефти», уже согласовано решение о строительстве АЗС в основных курортных посёлках республики. По мнению заместителя генерального директора компании по экономике **Сеита Кочкарова**, это позволит уже через два года нарастить её рыночную долю в КЧР на 10%.

Свои планы расширения сети рассматривают и другие рыночные игроки. Однако их нередко останавливает высокая стоимость строительства новых АЗС. По мнению отраслевых специалистов, основным барьером на пути входа на рынок розничной реализации нефтепродуктов в КЧР является необходимость значительных капитальных вложений для строительства новых либо реконструкции уже существующих АЗС при длительных сроках окупаемости этих вложений. Сегодня средняя стоимость строительства заправки составляет порядка 55–60 млн рублей. Срок окупаемости зависит от месторасположения станции — он будет гораздо меньше, если АЗС распо-

жена в Черкесске, либо на федеральной трассе, либо по дороге на курорт. И куда больше, если заправки стоят в отдалённых аулах.

Газовая альтернатива

Увеличивающаяся зависимость региональных властей от натиска нефтехолдингов заставляет их искать альтернативу среди газовиков. Уже сегодня в ряде российских регионов действуют местные программы по переводу автотранспорта на газ, что позволяет экономить бюджетные средства на содержание муниципальных автопарков. Во многом перспективы развития сети газовых заправок на юге России будут связаны не столько с растущей добычей газа на новых месторождениях, сколько с ёмкостью газомоторного рынка в конкретном регионе. Речь идёт о наличии его потенциальных потребителей, инфраструктуры для перевода автотранспорта на газ, сервисных центров для его обслуживания.

Пока основным оператором в этом сегменте на юге России является «Газпром газэнергосеть». Сегодня компания предпочитает концентрировать усилия в своих традиционных регионах развития — Волгоградской и Астраханской областях. «В 2011 году “Газпром газэнергосеть” вышла из бизнеса в Сочи, — сообщила “Эксперту ЮГ”» начальник отдела PR и рекламы компании **Ирина Дмитрук**. — В соответствии с планами оптимизации деятельности компании в Краснодарском крае и с целью повышения эффективности бизнеса группы компаний в целом, была продана доля в уставном капитале ООО “Сочи газэнергосеть”, ранее принадлежавшая одной из дочерних структур ОАО “Газпром газэнергосеть”. Таким образом, поставки сжиженного углеводородного газа в Сочи с 1 ноября 2011 года осуществляет независимый оператор».

При этом газовики в прошлом году увеличили свою розничную сеть в Астраханской и Волгоградской областях на 23 АГЭС. Впрочем, уходить с Кубани «Газпром газэнергосеть» не собирается. К 2017 году компания предполагает довести количество своих заправок с нынешних 2 до 32. «Газ — хорошая альтернатива нефти, — считает **Александр Минко**, один из руководителей ростовской ассоциации “Прогресс”. — При нынешней цене на АИ-92 в 27 рублей цена на газ в 14 рублей — существенная экономия на топливе. Но, с другой стороны, это достаточно сложный бизнес, требующий серьёзных вложений. Если со стороны государства последуют налоговые послабления, его развитие не заставит себя ждать».