

Рейтинг операторов подвижного состава железных дорог России



Оглавление

<u>ОГЛАВЛЕНИЕ</u>	<u>1</u>
<u>ОТКАЗ ОТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ</u>	<u>2</u>
<u>СВОДНЫЙ РЕЙТИНГ ОПЕРАТОРОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА</u>	<u>3</u>
<u>ПАРК ВАГОНОВ В УПРАВЛЕНИИ В РОССИИ НА КОНЕЦ 2011 ГОДА</u>	<u>5</u>
ПАРК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	5
ПАРК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ УКРАИНЫ	7
ПАРК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ БЕЛОРУССИИ	8
<u>ПАРК ПОЛУВАГОНОВ В УПРАВЛЕНИИ</u>	<u>9</u>
<u>ПАРК ПРОЧИХ ВИДОВ ВАГОНОВ В УПРАВЛЕНИИ</u>	<u>12</u>
КРЫТЫЕ ВАГОНЫ	12
ТРУБОВОЗЫ	13
ФИТИНГОВЫЕ ПЛАТФОРМЫ	13
ПАРК ВАГОНОВ-АВТОМОБИЛЕВОЗОВ В УПРАВЛЕНИИ	15
<u>ВОЗРАСТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА</u>	<u>16</u>
<u>КОЛИЧЕСТВО ВАГОНОВ В СОБСТВЕННОСТИ И ЛИЗИНГЕ</u>	<u>17</u>
<u>ОБЪЕМ ПОГРУЗКИ</u>	<u>18</u>
<u>ДИНАМИКА ПРИРОСТА ПАРКА ПС В УПРАВЛЕНИИ</u>	<u>20</u>
<u>ДИНАМИКА ПРИРОСТА ПАРКА ПС В СОБСТВЕННОСТИ И ЛИЗИНГЕ</u>	<u>21</u>
<u>ДИНАМИКА ПРИРОСТА ОБЪЕМА ПОГРУЗКИ</u>	<u>22</u>
<u>ПАРК ТАНК-КОНТЕЙНЕРОВ В УПРАВЛЕНИИ (ВСЕ СТРАНЫ МИРА)</u>	<u>23</u>

Отказ от ответственности

В связи с постоянным изменением количества единиц техники парка подвижного состава, активной коммерческой позицией большинства крупнейших участников рынка и инертностью системы учета вагонов в ГВЦ РЖД¹ мы хотели бы предупредить всех, кто будет знакомиться с настоящим документом, о нижеследующем:

1. Собственные данные компаний, как правило, не совпадают с данными ГВЦ РЖД (с точностью до одного вагона).
2. Расхождение между данными о компании, приведенными в предоставленных справках, данными на сайте компании и данными системы ЭТРАН (ГВЦ РЖД) менее чем на 1 тыс. единиц подвижного состава не является критичным для нашего исследования.
3. При большем расхождении в качестве корректных принимались данные, приведенные в специально запрошенной справке, а в случае ее отсутствия — данные ГВЦ РЖД. При совпадении данных ГВЦ РЖД и данных на официальном сайте компании справка специально не запрашивалась.
4. Информация разработчика о системе ЭТРАН приведена на сайте <http://www.intellex.ru/projects/ehtran/>.
5. ПК «Делойт и Туш» РКСЛ не принимает на себя прямой или косвенной ответственности за принятие решений, внедрение рекомендаций, достижение конкретного результата или осуществление аналогичных действий вне зависимости от того, явились ли они следствием использования данного отчета
6. ПК «Делойт и Туш» РКСЛ не несет ответственности за убытки, причиненные третьим лицам в результате использования данного отчета

Сводный рейтинг операторов подвижного состава

До настоящего времени в рейтингах операторов железнодорожного подвижного состава не учитывался такой показатель, как возраст парка.

Однако, в ходе нашего исследования стало очевидно, что в настоящее время большая часть новых крупных игроков - лидеров рынка, входящих в пятерку крупнейших операторов по количеству вагонов в управлении, такие как ПГК, ВГК, Русагротранс, НефтеТрансСервис, оперируют парком вагонов с довольно большим возрастом.

И если сейчас, возраст вагонов таких компаний не оказывает существенного влияния на финансовые результаты их деятельности, по нашим оценкам в ближайшие 2-3 года часть старого парка таких компаний либо выйдет из оборота ввиду окончания срока его эксплуатации, либо останется на ходу, но для этого компаниям придется вкладывать значительные ресурсы в его восстановление, что в итоге скажется на финансовых результатах деятельности в сторону ухудшения.

Ввиду того, что в прошлом году, возраст парка не играл значительной роли и сейчас только набирает свою значимость, при подготовке сводного рейтинга по итогам 2011 года его вес принят за 0,5, вес остальных показателей за 1.

Однако, в последующих рейтингах вес показателя «возраст парка» будет расти и результаты сводного рейтинга по итогам 2012 года могут оказаться совсем иными.

Таким образом, приняв место по погрузке, место по размерам собственного и место по размерам оперируемого парка за 1 (единицу), мы принимаем значимость возраста парка за 0,5 и получаем следующий результат.

Сводный Рейтинг операторов подвижного состава железных дорог России по 4 показателям

Место в рейтинге	Компания	Собственность	Погрузка	Возраст	Управление
1	Первая Грузовая Компания ОАО	1	1	17	1
2	GlobalTrans	4	3	7	4
3	Вторая Грузовая Компания ОАО	2	2	19	2
4	НефтеТрансСервис ЗАО	3	4	12	3
5	Rail Garant	7	7	2	6
6	НТК ООО	5	5	18	7
7	Трансойл ООО	6	9	9	8
8	Русагротранс ЗАО	8	8	20	5
9	НовоТранс ХК	12	11	3	11
10	Газпром-Транс ООО	14	10	11	10
11	ТрансКонтейнер ОАО	17	6	16	9
12	Фирма Трансгарант ООО	11	12	10	13
13	МеталлоИнвестТранс ООО	16	14	6	14
14	СибУглеМетТранс ООО	18	15	1	16
15	Евросиб	15	13	14	15
16	Мечел-Транс ЗАО	13	17	4	18
17	СИБУР-Транс ЗАО	16	5	19	
18	ЛУКОЙЛ-Транс	20		15	17
19	ТЭК Евротранс ООО	19	20	13	20
20	ЗапСиб-ТрансСервис ООО	9	19		
21	Транспортно-Логистическая Компания ООО	8	12		
22	Евраз-Транс ООО	10	18		

Парк вагонов в управлении в России на конец 2011 года

Общий парк вагонов в системе путей сообщений бывшего МПС СССР составил на конец 2011 — начало 2012 годов более 1 500 700 различных типов подвижного состава.

Парк грузовых вагонов Российской Федерации

По оценкам аналитиков издания Промышленные грузы, общий объем парка российских вагонов, имеющих право выхода на магистральные пути, на конец 2011 составлял около 1 060,7 тыс. единиц. Парк вагонов ОАО Первая грузовая компания насчитывал 191 тыс. единиц, ОАО Вторая грузовая компания (ВГК) принадлежало 173,1 тыс. вагонов, в инвентарном парке ОАО РЖД находилось 71,1 тыс. вагонов, и еще 625,5 тыс. грузовых вагонов числилось в собственности прочих организаций.

Рейтинг операторов подвижного состава железных дорог России и стран СНГ по количеству вагонов в управлении

Место в рейтинге	Компания	Количество грузовых вагонов в парке, шт.		
		31.12.09	31.12.10	31.12.11
1	Первая грузовая компания, ОАО	202 686	212 129	159 300
2	Вторая грузовая компания, ОАО	0	690	129 212
3	НефтеТрансСервис, ЗАО	19 554	37 265	59 621
4	GlobalTrans	37 157	50 656	47 524
5	Русагротранс ЗАО	14 274	17 472	30 645
6	Rail Garant	5 829	17 532	30 363
7	НТК, ООО	5 047	24 966	27 545
8	Трансойл, ООО	12 294	21 611	25 637
9	ТрансКонтейнер, ОАО	24 642	24 427	23 830
10	Газпром-Транс, ООО	18 799	16 678	23 356
11	НовоТранс, ХК	11 626	16 316	16 437
12	Транспортно-логистическая компания, ООО	4 996	10 964	14 837
13	Фирма Трансгарант, ООО	13 847	14 488	13 708
14	МеталлоИнвестТранс, ООО	8 115	8 747	10 484
15	Евросиб	11 172	9 720	11 858
16	СибУглеМетТранс, ООО	4 642	7 334	8 640

Место в рейтинге	Компания	Количество грузовых вагонов в парке, шт.		
		31.12.09	31.12.10	31.12.11
17	ЛУКОЙЛ-Транс	7 512	7 437	8 016
18	Мечел-Транс, ЗАО	3 673	3 767	7 919
19	СИБУР-Транс, ЗАО	5 514	7 607	7 697
20	ТЭК Евротранс, ООО	3 939	5 206	7 005

В парке ОАО ПГК находилось 77,6 тыс. полувагонов, 66,3 тыс. цистерн, 17,6 тыс. хопперов (11 тыс. цементовозов и около 6,6 тыс. минераловозов), 16,4 тыс. крытых вагонов и 13,1 тыс. платформ. Около 10 тыс. полувагонов превысили нормативный срок эксплуатации (нормативный срок службы полувагона — 22 года). Снижение числа вагонов в составе парка в управлении по результатам 2011 года было вызвано передачей большей части хопперов в собственность компании Русагротранс, в которой у ПГК остался миноритарный пакет акций. В управлении парком этой компании ПГК не участвует.

Парк ВГК насчитывал свыше 135,3 тыс. полувагонов, 24,6 тыс. крытых вагонов, 13 тыс. платформ и 0,2 тыс. щеповозов. Свыше 74,3 тыс. полувагонов превысили предельный срок эксплуатации. ВГК сдала в долгосрочную аренду значительный парк своих полувагонов, поэтому данный парк не учтен в рейтинге. Сейчас этим парком управляет ЦФТО РЖД, или, как говорят железнодорожники, парк компании снова стал инвентарным (государственным).

На конец прошлого года ОАО РЖД принадлежало 22,1 тыс. платформ, свыше 17,9 тыс. хопперов (15,9 тыс. дозаторов и 2 тыс. зерновозов), 12,4 тыс. крытых вагонов (с учетом переоборудованных из рефрижераторных секций), 8,6 тыс. полувагонов, 4,9 тыс. думпкаров, 3 тыс. вагонов-рефрижераторов и 2,2 тыс. вагонов прочих типов. Полувагонов со сроками эксплуатации, превышающими нормативные, в парке РЖД насчитывалось более 7,3 тыс. единиц.

Другие российские компании являются владельцами 231,3 тыс. полувагонов, 192,7 тыс. цистерн, 4 тыс. хопперов (36,3 тыс. зерновозов, 24,5 тыс. минераловозов, свыше 13,2 тыс. цементовозов, 3 тыс. окатышевозов, более 1,5 тыс. дозаторов, 1 тыс. хопперов для перевозки гранулированной сажки и около 0,9 тыс. хопперов прочих типов — для перевозки глинозема, алюминия и торфа), около 65 тыс. платформ, 23,3 тыс. крытых вагонов (с учетом переоборудованных из рефрижераторных секций), 15,2 тыс. думпкаров, 10,8 тыс. вагонов-рефрижераторов, 5,2 тыс. автомобилевозов и 1,6 тыс. вагонов других типов. Нормативный срок эксплуатации превышен у 47 тыс. полувагонов частных собственников.

Общероссийский парк вагонов меняет хозяев и арендаторов достаточно часто.

Стоит упомянуть как минимум 4 сделки полугодия, последовавшего за приобретением 75% акций ПГК компанией НТК за \$4 млрд.

Это приобретение GlobalTrans (Н-Транс) компании Металлоинвесттранс, приобретение компанией Нефтетранссервис

компании Трансгарант у холдинга FESCO (и последующее возможное аннулирование сделки из-за продажи самой FESCO) и приобретения компанией Трансойл части парка цистерн ПГК.

Эти сделки закрыты или будут закрыты в 2012г. Поэтому они не нашли отражения в рейтинге.

ПГК – снижение парка в управлении вызвано выводом большей части хопперов в компанию, в которой у ПГК остался лишь миноритарный %% акций. Это компания Русагротранс. В управлении парком этой компании ПГК не участвует. ВГК сдало в долгосрочную аренду значительный парк своих полувагонов, поэтому данный парк не учтен в рейтинге.

Этим парком сейчас управляет ЦФТО РЖД, или как говорят железнодорожники, парк компании снова стал инвентарным или государственным.

Причины и последствия данной передачи – не являются предметом изучения настоящего исследования.

НТС активно покупал лоты на аукционах РЖД.

GlobalTrans снизил объемы вагонов в управлении. При этом арендованные вагоны заменены собственным парком.

Для прояснения ситуации с лизинговыми компаниями нами переработаны большие массивы данных в целях нахождения среди лизингодателей фактических операторов. Из всего спектра компаний в операторский бизнес время от времени заходит только Brunswick Rail. Однако операции продолжают до нахождения очередного клиента на вагоны. Таким образом, оплата тарифа, реальное экспедирование и работа с грузовладельцами у Brunswick Rail ведется, но назвать компанию операторской очень сложно.

Парк грузовых вагонов Украины

В собственности различных украинских компаний к концу 2011 находилось около 185,5 тыс. грузовых вагонов, имеющих право выхода на магистральные пути, 112,5 тыс. из которых принадлежало ГП Укрзалізниця (Украинские железные дороги).

В парке ГП Укрзалізниця находилось 59,2 тыс. полувагонов, 18,3 тыс. хопперов (11,5 тыс. зерновозов, 3,4 тыс. цементовозов, 1,6 тыс. дозаторов, 1,1 тыс. хопперов для перевозки сыпучих грузов и 0,7 тыс. минераловозов и окатышевозов), 12,5 тыс. платформ, 11,2 тыс. крытых вагонов (с учетом вагонов, переоборудованных из рефрижераторных секций), свыше 9,5 тыс. цистерн, около 1 тыс. думпкаров, свыше 0,4 тыс. рефрижераторных вагонов и почти 0,4 тыс. транспортеров. Полувагонов со сроками эксплуатации свыше 22 лет в парке ГП Укрзалізниця насчитывалось порядка 31,9 тыс. единиц.

Другим украинским собственникам грузовых вагонов принадлежало 34,7 тыс. полувагонов, 19,1 тыс. цистерн, 10,8 тыс. хопперов (почти 4,5 тыс. минераловозов, 2,5 тыс. цементовозов, 2 тыс. окатышевозов, 0,7 тыс. зерновозов, 0,5 тыс. хопперов для перевозки сыпучих грузов, 0,2 тыс. сажевозов, 0,2 тыс. дозаторов и 0,2 тыс. коксовозов), 3,2 тыс. вагонов-рефрижераторов, почти 1,9 тыс. платформ, 1,5 тыс. думпкаров, 1 тыс.

крытых вагонов, свыше 0,7 тыс. автомобилевозов и 0,1 тыс. вагонов других типов. Двадцатидвухлетний срок эксплуатации превысили 11 тыс. полувагонов частных собственников.

Парк грузовых вагонов Белоруссии

В собственности различных белорусских компаний к концу 2011, по нашим оценкам, находилось 35,4 тыс. грузовых вагонов, имеющих право выхода на магистральные пути, 27,2 тыс. из которых принадлежало ГО Белорусская железная дорога (БЖД).

Парк грузовых вагонов БЖД насчитывал 7,5 тыс. цистерн, почти 6,2 тыс. полувагонов, 4,4 тыс. крытых вагонов (с учетом вагонов, переоборудованных из рефрижераторных секций), 4,3 тыс. платформ, 4,3 тыс. хопперов (2,9 тыс. цементовозов, 0,8 тыс. зерновозов, а также почти 0,6 тыс. дозаторов и минераловозов), 0,3 тыс. думпкаров и 0,2 тыс. вагонов других типов. Полувагонов старше нормативного срока эксплуатации в парке БЖД было 2,8 тыс. единиц.

У других белорусских компаний находилось в собственности 4 тыс. хопперов (3,9 тыс. минераловозов и свыше 0,1 тыс. цементовозов и дозаторов), 3 тыс. цистерн, 0,4 тыс. думпкаров, 0,4 тыс. платформ, 0,3 тыс. полувагонов, свыше 0,1 тыс. автомобилевозов и крытых вагонов и 0,1 тыс. вагонов прочих типов. Нормативный срок эксплуатации превышен у 0,1 тыс. полувагонов частных собственников.

Парк полувагонов в управлении

В результате опроса основных покупателей и наиболее крупных собственников полувагонов в СНГ по результатам прошлого года наибольший интерес к привлечению в свой парк полувагонов проявляют операторы-перевозчики угля и администрации железных дорог стран СНГ.

Рейтинг операторов подвижного состава железных дорог России и стран СНГ по количеству полувагонов в управлении

Место в рейтинге	Компания	Количество грузовых вагонов в парке, шт.	
		31.12.10	31.12.11
1	Вторая грузовая компания, ОАО	690	92 300
2	Первая грузовая компания, ОАО	122 469	83 400
3	НефтеТрансСервис, ЗАО	20 507	40 435
4	НТК, ООО	24 186	26 921
5	GlobalTrans	22 129	26 607
6	Новотранс, ТК, ООО	13 063	15 801
7	Rail Garant	7 325	15 695
8	СУЭК, ОАО	9 691	11 586
9	Металлоинвесттранс, ООО	8 331	10 079
10	Трансснабком, ООО	9 884	9 669
11	СибУглеМетТранс, ООО	6 909	8 160
12	Мечел-Транс, ООО	3 554	7 706
13	НПК Уралвагонзавод, ОАО	2 800	7 704
14	РусАгроТранс, ЗАО	15	7 567
15	Запсибтранссервис, ООО	5 463	6 684

Планы участников рейтинга касательно изменения парка полувагонов в 2012 году:

- ОАО Первая грузовая компания, купившее в 2011 году свыше 5,8 тыс. новых люковых полувагонов, имеет договоренность с Уралвагонзаводом (УВЗ) на поставку в 2012 году 14 тыс. полувагонов. И хотя компания сменила в конце октября прошлого года собственника (теперь это ООО Независимая транспортная компания), данные планы на текущий момент пересмотрены не были.
- ОАО Вторая грузовая компания, недавно заключившее первый контракт на приобретение новых полувагонов с УВЗ (по контракту в

ноябре–декабре 2011 компания должна была получить 1 750 полувагонов модели 12-132), по нашим данным, сейчас рассматривает возможность приобретения в 2012 году около 8 тыс. полувагонов. К началу октября прошлого года свыше 74,3 тыс. полувагонов этого собственника (из 135,3 тыс. полувагонов, принадлежащих компании) превысили нормативные сроки эксплуатации.

- ОАО СУЭК в 2012 планирует привлечь дополнительно от 5 до 7 тыс. полувагонов — как новых, так и бывших в эксплуатации. В текущем году компания расширила свой парк на еще 4 тыс. полувагонов различных годов выпуска.
- В ООО УГМК-Транс утверждена закупка в 2012 году 5 тыс. новых полувагонов. В 2011 году компания привлекла в свой парк порядка 1,2 тыс. новых полувагонов. Вагоны приобретаются для обеспечения перевозок продукции Кузбассразрезугля.
- АО Казтемиртранс, купившее в 2011 году несколько тысяч полувагонов (в том числе 2 тыс. вагонов китайского производства), намерено в 2012 году приобрести еще 3–5 тыс. полувагонов в рамках программы замены устаревшего парка.
- Планы по закупкам полувагонов ЗАО НефтеТрансСервис на 2012 год остаются приблизительно на уровне фактических закупок 2011 года — 4 тыс. единиц. В полувагонах компания перевозит грузы различной номенклатуры.
- ЗАО ТалТЭК Транс (создано в конце 2010 года, акционеры компании недавно стали собственниками Барнаульского вагоноремонтного завода) планирует приобрести или привлечь в лизинг (аренду) в 2012 году около 4 тыс. новых полувагонов (3,8 тыс. полувагонов компания уже привлекла в свой парк в 2011 году). Компания занимается преимущественно перевозками угля, добываемого на предприятиях Группы компаний ТалТЭК, в Кандалакшский морской торговый порт.
- ЗАО Евроцемент групп планирует в 2012 году приобрести порядка 3–5 тыс. полувагонов (как на первичном, так и на вторичном рынках). В 2011 году компания закупила около 300 полувагонов; вагоны приобретаются с целью обеспечения перевозок цемента.
- ОАО ХК Новотранс, по данным аналитиков издания Промышленные грузы, в 2011 году привлекло в свой парк с помощью лизинговых компаний около 3 тыс. новых полувагонов, а в 2012 году планирует дополнительно получить еще около 4 тыс. полувагонов для обеспечения экспортных перевозок угля, добытого предприятиями ХК СДС.
- ООО Ю-Транс (аффилировано с угольной компанией Заречная) рассматривает возможность привлечения в следующем году для перевозок угля от 2 до 4 тыс. полувагонов. В текущем году компания намерена привлечь в свой парк 5,3–6 тыс. полувагонов преимущественно на первичном рынке.
- Rail Garant планирует приобрести в 2012г около 3 тыс. полувагонов.

- ОАО ДВТГ, в последние годы не закупавшее новый подвижной состав, сейчас изучает возможность приобретения в собственность, привлечения в лизинг или аренду от 1 до 3 тыс. полувагонов.
- ТОО ТрансКом в 2012 году намерено приобрести порядка 2 тыс. новых полувагонов — это количество соответствует объему закупок в прошлом году.
- ООО Фирма Трансгарант в 2012 году планирует закупить 1,5 тыс. полувагонов. В 2011 году компания приобрела на внутреннем рынке Украины 795 новых полувагонов.
- ГО Белорусская железная дорога намерено в 2012 году пополнить парк 1,5 тыс. новых полувагонов; в 2011 году компания закупила 403 полувагона. К началу октября 2011 года 2,8 тыс. полувагонов из парка компании превысили нормативный срок эксплуатации.

Ряд компаний пока не определились с планами закупок полувагонов на 2012 год, а в 2011 году расширили свой парк по лизинговой схеме. ООО Мечел-Транс (более 2,5 тыс. новых полувагонов), ООО СибУглеМетТранс (порядка 1,4 тыс. полувагонов), ООО МеталлоИнвестТранс (свыше 1 тыс. полувагонов по договорам 2010 года), а также некоторые другие крупные компании.

Мы ожидаем, что в 2012 году объемы производства полувагонов в странах СНГ могут составить порядка 50 тыс. единиц.

Парк прочих видов вагонов в управлении

Крытые вагоны

Среди прочих видов вагонов также доступна статистика по крытым вагонам, фитинговым платформам и вагонам-трубовозам. Средний возраст крытых вагонов достаточно высок, поэтому по ним существует ресурс для работы на ближайшие 10–15 лет. А с учетом того, что крытые вагоны менее всего подвержены порче при проведении погрузо-разгрузочных работ, срок их службы может быть и больше. Средний возраст вагонов данного типа подвижного состава составляет 21 год и 1 квартал.

Рейтинг операторов подвижного состава железных дорог России и стран СНГ по количеству крытых вагонов в управлении

Место в рейтинге	Компания	Количество грузовых вагонов в парке, шт.		
		31.12.09	31.12.10	31.12.11
1	Вторая грузовая компания, ОАО			24 552
2	Первая грузовая компания, ОАО	15 547	15 547	16 600
3	Инвентарный парк	41 717	41 717	10 968
4	Рефсервис, ОАО	3 200	3 189	2 894
5	Rail Garant	415	1 930	1 915
6	Фирма Трансгарант, ООО	1 003	1 058	1 128
7	Евросиб СПб-транспортные системы, ЗАО	674	674	1 091
8	ЗР, ЗАО	900	902	957
9	Пивоваренная компания Балтика, ОАО	301	301	539
10	Хуолинтакекус, ООО	400	450	450
11	ТТК, ООО	200	247	443
12	Завод имени Я. М. Свердлова, ФКП	300	360	360
13	Локотранс, ЗАО	150	166	331
14	КЭНПО-КАЛИЙ Транспорт, ООО	256	256	256
15	Русские железнодорожные маршруты, ОАО	245	245	245

Главный собственник данного типа подвижного состава – Вторая Грузовая компания.

В принципе, ни в одном другом сегменте нет такого расслоения на крупнейших и прочих. Клиент такого подвижного состава чаще всего - небольшая компания. И только инфраструктура (управленческая и

административная) РЖД позволяет охватить всех клиентов, которым требуется для перевозки немассовых грузов, ТНП и прочих разовых партий – крытый подвижной состав.

Представить себе компанию-оператора, которая создаст 20-40 офисов, которые будут принимать заявки на перевозку подобным ПС – очень сложно. Проще говоря – в сегодняшней системе РЖД построение коммерчески ориентированного собственника крытых вагонов столкнется с высокими административными издержками и не сможет быть выгодным.

На этом фоне происходит постоянный спад в количестве крытых вагонов в системе РЖД. Впрочем, и в других странах пространства 1520 количество крытых вагонов снижается.

В 1 квартале текущего года создано совместное предприятие RG и СЭТ (Рэйлспецтранс) с парком вагонов 5 тыс. ед. Учитывая то, что эта компания была создана в 2012 году можно предположить, что рейтинг, который будет сделан во второй половине 2012г, с учетом нового оператора крытых вагонов, сильно изменится.

Трубовозы

Пока Россия будет строить трубопроводы, магистральные, региональные, местные, газовые, продуктовые, углеводородные – потребность в парке специализированных платформ трубовозов сохранится. То есть еще много лет.

Рейтинг операторов подвижного состава железных дорог России по количеству вагонов-трубовозов в управлении

Место в рейтинге	Компания	Количество грузовых вагонов в парке, шт.		
		31.12.09	31.12.10	31.12.11
1	ЕТК включая ТГК	2 026	688	2250
2	Rail Garant(Трубная Транспортная компания ООО)	1 221	1 263	1 263
3	ТГИ-Транс ЗАО	1 241	1 240	550
4	Волжский трубный завод ОАО	105	105	105

Фитинговые платформы

Контейнерный оборот это один из самых главных драйверов рынка железнодорожных перевозок. РЖД переживает драматический период, когда волатильно все, включая углеводороды. И только уголь и контейнеры дают стабильный рост, вне зависимости от состояния экономики.

В результате активности тех или иных компаний оборот контейнеров растет и рос даже в кризис. Лидер много лет один и тот же - Трансконтейнер. Его рост - 9% до 1,312 млн. TEU. Бессменный второй – Модуль (компания оперерирует контейнерами и грузами и платит тариф за перевозку своих контейнеров на платформах Трансконтейнера)

вырос на 50% до 181,6 тыс. TEU, на 37% вырос ФИС (FESCO) - до 90 тыс. TEU.

Снизил обороты СИБУР-Транс - на 44% - до 26,7 тыс. TEU. Русская Тройка, которая по нашему стойкому убеждению после продажи (или реорганизации) Трансконтейнера исчезнет с контейнерной карты России - снизила оплату перевозок (управление Подвижным Составом) на 24% до 24,3 тыс. TEU.

Кстати, на сколько упал СИБУР, - на столько же вырос Спецтрансгарант (Rail Garant) - на 22 тыс. TEU, или на 148% до 37,878 тыс. TEU.

Рейтинг операторов подвижного состава железных дорог России и стран СНГ по количеству платформ в управлении

Место в рейтинге	Компания	Количество грузовых вагонов в парке, шт.
		31.12.11
1	Трансконтейнер ОАО	24 661
2	Евросиб СПб-транспортные системы ЗАО	3 235
3	А-Транс	2 531
4	ФИРМА ТРАНСГАРАНТ	2 057
5	Rail Garant	1 736
6	РУССКАЯ ТРОЙКА ЗАО	1 457
7	ВОСТОКТРАНСКОМПАНИ ООО	1 058
8	Рефперевозки ООО ИПЛ	739
9	МОДУЛЬ ООО	557
10	ЗАО КТС	420
11	ДАЛЬРЕФТРАНС ООО	355
12	РУСКОН ООО	336
13	ИнвестПром ООО	320
14	ВСК ООО	245
15	Рэйл-Транс ООО	244

Парк вагонов-автомобилевозов в управлении

Объемы транспортировок и число вагонов рассматриваемой категории у российских компаний непрерывно растут. Данная тенденция характерна как для импортных потоков, так и для внутренних перевозок автомобилей. Однако развитие рынка услуг железнодорожной логистики в сфере транспортировки автомобилей в России связано не столько с усилиями или стремлениями частных компаний, сколько со сложностью интеграции динамичного, растущего рынка и распределения автомобильной продукции в инертной системе ОАО Российские железные дороги.

Информация о составе парка вагонов-автомобилевозов основных игроков рассматриваемого рынка приведена ниже.

Рейтинг операторов подвижного состава железных дорог России и стран СНГ по количеству вагонов-автомобилевозов в управлении

Место в рейтинге	Компания	Количество грузовых вагонов в парке, шт.		
		31.12.09	31.12.10	31.12.11
1	РейлТрансАвто ОАО	2 371	2 479	2 889
2	Аппарель-2000 ООО	1 142	1 139	1 661
3	Rail Garant (ОптиматрансАвто ООО)	190	190	769

Возраст подвижного состава

Средний возраст подвижного состава большинства компаний рейтинга (в особенности крупных приватизированных предприятий) является достаточно высоким. Для компаний со средним возрастом подвижного состава парка старше 15 лет этот показатель становится критичным для раскрытия.

Данные по возрасту подвижного состава взяты из ГВЦ РЖД по вагонам, которые компании указывают как собственные и лизинговые.

Рейтинг операторов подвижного состава железных дорог России по показателю среднего возраста подвижного состава в управлении

Место в рейтинге	Компания	Средний возраст подвижного состава, лет
1	СибУглеМетТранс, ООО	2,1
2	Rail Garant	2,3
3	НовоТранс, ХК	3,0
4	Мечел-Транс, ЗАО	3,5
5	СИБУР-Транс, ЗАО	5,6
6	МеталлоИнвестТранс, ООО	6,6
7	GlobalTrans	6,9
8	Транспортно-логистическая компания, ООО	8,1
9	Трансойл, ООО	8,9
10	Фирма Трансгарант, ООО	10,0
11	Газпром-Транс, ООО	11,0
12	НефтеТрансСервис, ЗАО	11,6
13	ТЭК Евротранс, ООО	11,9
14	Евросиб	13,3
15	ЛУКОЙЛ-Транс	13,4
16	ТрансКонтейнер, ОАО	17,7
17	Первая грузовая компания, ОАО	18,1
18	НТК, ООО	18,9
19	Вторая грузовая компания, ОАО	19,5
20	Русагротранс, ЗАО	25,0

Количество вагонов в собственности и лизинге

ОАО Первая грузовая компания и ОАО Вторая грузовая компания владеют почти всем имеющимся в наличии подвижным составом. Крупные частные компании также уверенно сокращают объемы аренды и расширяют собственный парк. Под последним понимается, в том числе подвижной состав, приобретенный на условиях лизинга.

Рейтинг операторов подвижного состава железных дорог России по количеству вагонов в собственности и лизинге

Место в рейтинге	Компания	Количество вагонов в собственности и лизинге, шт.		
		31.12.09	31.12.10	31.12.11
1	Первая грузовая компания, ОАО	202 686	212 129	190 400
2	Вторая грузовая компания, ОАО	0	690	129 212
3	GlobalTrans	32 326	38 116	39 857
4	НефтеТрансСервис, ЗАО	8 219	18 783	28 233
5	НТК, ООО	5 047	24 966	27 451
6	ТрансКонтейнер, ОАО	24 642	24 427	23 695
7	Rail Garant	3 736	7 916	23 245
8	Русагротранс, ЗАО	14 274	17 472	20 846
9	Трансойл, ООО	12 294	21 611	18 663
10	Газпром-Транс, ООО	18 799	16 678	18 285
11	НовоТранс, ХК	11 626	16 316	16 538
12	Фирма Трансгарант, ООО	13 847	14 488	13 549
13	Евросиб	11 172	9 720	11 858
14	МеталлоИнвестТранс, ООО	8 115	8 747	10 484
15	СибУглеМетТранс, ООО	4 642	7 334	8 640
16	СИБУР-Транс, ЗАО	5 514	7 607	7 542
17	Мечел-Транс, ЗАО	3 673	3 767	6 083
18	Евраз-Транс, ООО	4 227	5 270	5 321
19	ЗапСиб-ТрансСервис, ООО	4 969	5 509	4 930
20	ТЭК Евротранс, ООО	3 939	5 206	4 170

Объем погрузки

Рейтинг операторов подвижного состава железных дорог России по объемам погрузки в управляемый подвижной состав

Место в рейтинге	Компания	Объем перевозок в тыс.т.		
		31.12.09	31.12.10	31.12.11
1	Первая Грузовая Компания, ОАО	232 500	282 900	284 400
2	Вторая Грузовая Компания, ОАО	0	19 002	150 548
3	НефтеТрансСервис ЗАО	23 000	35 400	71 800
4	GlobalTrans	52 800	63 800	69 600
5	НТК, ООО	13 363	20 967	62 527
6	Трансойл, ООО	21 767	32 089	43 163
7	Rail Garant	5 456	15 148	32 792
8	Русагротранс, ЗАО	10 770	17 834	26 983
9	ЗапСиб-ТрансСервис, ООО	17 357	20 310	20 233
10	Евраз-Транс, ООО	7 107	16 907	19 128
11	Фирма Трансгарант, ООО	9 697	16 046	19 036
12	НовоТранс, ХК	11 481	14 521	18 573
13	Мечел-Транс, ЗАО	5 432	12 164	17 838
14	Газпром-Транс, ООО	20 145	18 269	16 693
15	Евросиб	17 600	17 100	16 500
16	МеталлоИнвестТранс, ООО	12 332	15 255	15 711
17	ТрансКонтейнер, ОАО	11 525	13 051	14 386
18	СибУглеМетТранс, ООО	4 004	7 732	7 810
19	ТЭК Евротранс, ООО	5 616	7 108	7 801
20	ЛУКойл-Транс	10 754	6 397	6 272

Если исследователь железнодорожной отрасли поставит перед собой цель опросить все без исключения железнодорожные компании про объем погрузки, то станет очевидно, что объем заявленных тонн превышает отчетный объем, заявляемый РЖД по итогам года.

Поскольку всех операторов опросить в рамках настоящей работы не представлялось возможным, мы обратимся к косвенным данным.

Первое доказательство. Согласно заявленным данным, первые 25 крупнейших компаний грузят в управляемые ими вагоны более 75% грузов в системе РЖД (1,241 млрд. тонн по итогам 2011г). При этом, данные компании управляют менее чем 65% парка (1,06 млн. единиц).

Выходя за рамки настоящего исследования, мы проверили сайты первых 60-70 компаний. Сумма заявленной погрузки уже первых 63 компаний (всего в России более тысячи вагоновладельцев) превысила 1,25 млрд. тонн.

Причина естественно в двойном учете, когда одну и ту же перевозку учитывают у себя, скажем, владелец вагона, оператор (арендатор) и даже экспедитор, который только оформляет накладные в товарной конторе станции погрузки.

Динамика прироста парка ПС в управлении

Здесь мы отмечаем скорость в процентах роста парка с 2009 по 2011 и с 2010 по 2011. Собственно из динамики роста в следующих трех таблицах очевидно, какие компании являются частными и активными, а какие государственными, кэптивными или на грани продажи.

Рейтинг операторов подвижного состава железных дорог России по динамике прироста парка в управлении

Место в рейтинге	Компания	Скорость роста парка	
		20011/09	2011/10
1	НТК ООО	446%	10%
2	Rail Garat	421%	73%
3	НефтеТрансСервис ЗАО	205%	60%
4	Транспортно-Логистическая Компания ООО	197%	35%
5	Мечел-Транс ЗАО	116%	110%
6	Русагротранс ЗАО	115%	75%
7	Трансойл ООО	109%	19%
8	СибУглеМетТранс ООО	86%	18%
9	ТЭК Евротранс ООО	78%	35%
10	GlobalTrans	63%	37%
11	НовоТранс ХК	41%	1%
12	СИБУР-Транс ЗАО	40%	1%
13	МеталлоИнвестТранс ООО	29%	20%
14	Газпром-Транс ООО	24%	40%
15	ЛУКОЙЛ-Транс	7%	8%
16	Евросиб	6%	22%
17	Фирма ТрансгарантООО	-1%	-5%
18	ТрансКонтейнер ОАО	-3%	-2%
19	Первая Грузовая Компания ОАО	-18%	-22%
20	Вторая Грузовая Компания ОАО		18626%

Динамика прироста парка ПС в собственности и ЛИЗИНГЕ

Рейтинг операторов подвижного состава железных дорог России по динамике прироста парка в собственности и лизинге

Место в рейтинге	Компания	Скорость роста парка собственности и лизинге	
		20011/09	2011/10
1	Rail Garant	522%	194%
2	НТК ООО	444%	10%
3	НефтеТрансСервис ЗАО	244%	50%
4	СибУглеМетТранс ООО	86%	18%
5	Мечел-Транс ЗАО	66%	61%
6	Трансойл ООО	52%	-14%
7	Русагротранс ЗАО	46%	19%
8	НовоТранс ХК	42%	1%
9	СИБУР-Транс ЗАО	37%	-1%
10	МеталлоИнвестТранс ООО	29%	20%
11	Евраз-Транс ООО	26%	1%
12	GlobalTrans	23%	5%
13	Евросиб	6%	22%
14	ТЭК Евротранс ООО	6%	-20%
15	ЗапСиб-ТрансСервис ООО	-1%	-11%
16	Фирма Трансгарант ООО	-2%	-6%
17	Газпром-Транс ООО	-3%	10%
18	ТрансКонтейнер ОАО	-4%	-3%
19	Первая Грузовая Компания ОАО	-6%	-10%
20	Вторая Грузовая Компания ОАО		18626%

Динамика прироста объема погрузки

Рейтинг операторов подвижного состава железных дорог России по динамике прироста погрузки в управляемый парк

Место в рейтинге	Компания	Скорость роста погрузки	
		20011/09	2011/10
1	Rail Garant	501%	116%
2	НТК, ООО	368%	198%
3	Мечел-Транс, ЗАО	228%	47%
4	НефтеТрансСервис, ЗАО	212%	103%
5	Евраз-Транс, ООО	169%	13%
6	Русагротранс, ЗАО	151%	51%
7	Трансойл, ООО	98%	35%
8	Фирма Трансгарант, ООО	96%	19%
9	СибУглеМетТранс, ООО	95%	1%
10	НовоТранс, ХК	62%	28%
11	ТЭК Евротранс, ООО	39%	10%
12	GlobalTrans	32%	9%
13	МеталлоИнвестТранс, ООО	27%	3%
14	ТрансКонтейнер, ОАО	25%	10%
15	Первая Грузовая Компания, ОАО	22%	1%
16	ЗапСиб-ТрансСервис, ООО	17%	0%
17	Евросиб	-6%	-4%
18	Газпром-Транс, ООО	-17%	-9%
19	ЛУКОЙЛ-Транс	-42%	-2%
20	Вторая Грузовая Компания, ОАО		692%

Парк танк-контейнеров в управлении (все страны мира)

Информация по парку танк-контейнеров в управлении подготовлена на основании собственных данных компании International Tank Container Organisation (http://www.itco.org/itco_index.htm).

На настоящий момент флот танк-контейнеров по всему миру составляет 250 тыс. единиц, 150 тыс. из которых — танк-контейнеры, соответствующие стандарту ISO и работающие как на морских линиях, так и в сфере наземной логистики. Еще 100 тыс. единиц данного вида техники используется в сфере наземной логистики на коротких расстояниях и предназначено для перевозки специфичных видов навалочных грузов, которые можно загружать и выгружать из таких контейнеров под давлением воздуха. Ежегодный прирост мирового парка танк-контейнеров составляет от 12 до 15 тыс. единиц.

Средний оборот одного танк-контейнера при использовании морского сообщения по итогам 2011 года составил 4,5 круговых рейса (без учета траншипментов), количество морских коносаментов — почти 700 тыс. в год. При использовании морского сообщения 20% перемещений осуществляется в отношении порожних танк-контейнеров. В наземной логистике внутри Евросоюза скорость оборота такого оборудования значительно выше — до 30 раз. Объясняется это, в первую очередь, отработанными логистическими схемами и предварительным планированием.

Рейтинг транспортных компаний мира по количеству танк-контейнеров в управлении (более 1000 единиц всех размерностей и типов)

Место в рейтинге	Компания	Количество танк-контейнеров на 31.12.11, шт.	Страна
1	Eurotainer (SNCF – GEODIS)	25 000	Франция
2	Stolt Tank Containers	23 500	Германия
3	InterBulk Group	9 500	Германия
4	VOTG Tanktainer GmbH	7 000	Германия
5	DB Schenker BTT GmbH	6 500	Германия
6	SUTTONS GROUP	6 000	Великобритания
7	Multistar	4 500	Нидерланды

Место в рейтинге	Компания	Количество танк-контейнеров на 31.12.11, шт.	Страна
8	HOYER	3 500	Нидерланды
9	Bruhn Spedition	3 300	Германия
10	Rail Garant (ООО СТГ)	3 100	Россия
11	Den Hartogh (с Extar)	3 000	Нидерланды
12	Sinochem International	3 000	Китай
14	ITT	2 000	США
15	Curt Richter SE	1 400	Германия
16	Transliquids	1 200	Нидерланды
17	DAHER	1 000	Германия

Крупнейший российский оператор Rail Garant, а так же по неподтвержденным данным Инфотек Балтика М и Нефтетранспорт.

Рейтинг составлен на основании собственной информации компаний. Большинство компаний являются закрытыми обществами семейного типа. Дополнительная проверка достоверности данных, приведенных на сайтах компаний, не проводилась. Компания International Tank Container Organisation собственной статистики не ведет. Основные данные собраны в реестрах множества классификационных сообществ, от Lloyd's до Российского морского регистра. Однако в связи с тем, что за свой жизненный цикл танк-контейнеры попадают в различные классификации по данным регистров, доступна только информация об амортизации. Статистики об изменении состава парка (выбытию/прибавлению единиц техники) классификаторы не ведут, и переход оборудования между компаниями также не фиксируется.

В рейтинг по танк-контейнерам, без номеров можно вставить, российские компании Инфотек Балтика М – у них по нашим данным 592 ед., и еще порядка 700 ТК у такой компании, как ЗАО Нефтетранспорт. Однако данные не подтверждены документами регистров Lloyd's и Российского морского.

Если сравнивать между собой перевозки сухих контейнеров, с перевозкой в танк-контейнерах, то очевидно, что перевозка ТК - более трудоемка, требует соблюдения большего количества норм безопасности и правил.

В отличие от контейнеров для сухих грузов, получивших широкое применение в России уже в 90-е годы предыдущего века в области смешанных перевозок, танк-контейнеры, предназначенные для перевозки наливных грузов, стали активно применяться только последние 10-15 лет.

Прежде всего, это связано со сложностью технологий, применяемых как при производстве самого танк-контейнера (и, как следствие, его высокой стоимостью), так и используемых при перевозках наливных грузов.

Кроме того, для ТК требуется развитая инфраструктура, которую в России - на причальном фронте и на тыловых терминалах начали создавать только в конце 90х.

Наливные грузы, прежде всего, подразделяются на пищевые и химические, и в большинстве случаев контейнеры, применяемые для перевозок первых, нельзя применять для перевозок вторых. Внутри каждой из групп существуют свои градации по грузам, так, среди химических грузов следует выделить грузы, относящиеся к толуолдизоционатам и метилендиизоанатам, взаимодействие с парами воды которых очень опасно, в связи с чем танк-контейнеры, используемые для перевозок данных продуктов, практически невозможно использовать для перевозок прочих продуктов, и их используют на закольцованных маршрутах.

Таких примеров масса, не говоря уже о том, что большую часть наливных грузов в условиях российской зимы необходимо греть, чтобы поддерживать определенный температурный режим, в основном, в пределах 20-45 градусов Цельсия, но для некоторых в пределах 180-200 градусов Цельсия.

Нельзя забывать и о сжиженных газах (базовый на сегодня сегмент для внутрироссийских перевозок в танк-контейнерах), для чего используются контейнеры, отличные от тех, в которых перевозятся наливные грузы.

Танк-контейнеры подразделяются на несколько основных типов в соответствии с международной классификацией по IMO, которые в свою очередь, означают пригодность к перевозке того или иного груза:

IMO 0 - пригодны к перевозке неопасных пищевых грузов, не требующих выгрузки под давлением.

IMO 1 - пригодны к перевозке всех видов наливных химических грузов. Емкость от 14 до 30 тысяч литров, толщина стен цистерны от 4 до 7 мм,

IMO 2 - пригодны к перевозке широкого спектра пищевых продуктов, также имеющих класс опасности и химических продуктов.

IMO 5 – для перевозки газов

В России используются все данные типы танк-контейнеров, особенно IMO 1,2 и 5 так как в большей степени развитие данного вида перевозок происходит в нефтегазовой отрасли, нежели чем в пищевой.

Стоимость грузов, перевозимых в танк-контейнерах, также в среднем выше, чем в других типах контейнеров, вследствие чего грузоотправители и получатели предъявляют повышенные требования к участникам логистического процесса, так как любая ошибка может стоить очень дорого.

Вследствие постоянного увеличения участия России в последние годы в международном товарообороте с одной стороны, и повсеместной стандартизацией и унификацией упаковки и тары с другой стороны,

контейнеризация перевозок всех типов товаров является локомотивом развития логистических отраслей многих стран, сюда же относятся и перевозки в танк-контейнерах. Для перехода на использование танк-контейнеров производителям и потребителям зачастую приходится инвестировать значительные суммы в реорганизацию инфраструктуры - пандусов, сливных и заливных механизмов, хранилищ, производственных процессов, а также перестраивать логистические цепочки.

Тем не менее, и в России прогресс этого вида транспорта очевиден. Прежде всего, с приходом на российский рынок международных компаний, использующих танк-контейнеры, таких как Проктор энд Гэмбл, Хенкель, Таркетт, Тефаль, Шелл и пр., а также российских компаний, менеджеры которых видят перспективы развития танк-контейнерных технологий, таких как СИБУР, МНПЗ, Завод Синтанолов, Дзержинское Оргстекло, ЛУКОЙЛ и пр. Такие же тенденции можно отметить в сфере перевозок наливных пищевых грузов.

Наименование «Делойт» относится к одному либо любому количеству юридических лиц, входящих в «Делойт Туш Томацу Лимитед», частную компанию с ответственностью участников в гарантированных ими пределах, зарегистрированную в соответствии с законодательством Великобритании; каждое такое юридическое лицо является самостоятельным и независимым юридическим лицом. Подробная информация о юридической структуре «Делойт Туш Томацу Лимитед» и входящих в нее юридических лиц представлена на сайте www.deloitte.com/about. Подробная информация о юридической структуре «Делойта» в СНГ представлена на сайте www.deloitte.com/ru/about.

«Делойт» предоставляет услуги в области аудита, налогообложения, управленческого и финансового консультирования государственным и частным компаниям, работающим в различных отраслях промышленности. «Делойт» – международная сеть компаний, которые используют свои обширные отраслевые знания и многолетний опыт практической работы при обслуживании клиентов в любых сферах деятельности более чем в 150 странах мира. 182 тысячи специалистов «Делойта» по всему миру привержены идеям достижения совершенства в предоставлении профессиональных услуг своим клиентам.

Сотрудники «Делойта» объединены особой культурой сотрудничества, которая в сочетании с преимуществами культурного разнообразия направлена на развитие высоких моральных качеств и командного духа и повышает ценность наших услуг для клиентов и рынков. Большое внимание «Делойт» уделяет постоянному обучению своих сотрудников, получению ими опыта практической работы и предоставлению возможностей карьерного роста. Специалисты «Делойта» способствуют укреплению корпоративной ответственности, повышению общественного доверия к компаниям объединения и созданию благоприятной атмосферы в обществе.