

A blue-tinted photograph of a railway track curving through a wooded area with sunlight filtering through the trees.

дивизион

ЖЕЛЕЗНО- ДОРОЖНЫЙ

FESCO является одним из крупных операторов подвижного состава в России с собственной технической и ремонтной базой для обслуживания вагонного парка. Железнодорожный дивизион предлагает широкий спектр транспортно-логистических услуг, в том числе услуги по транспортировке генеральных грузов в крытых вагонах, услуги по предоставлению собственного подвижного состава под перевозки грузов по России, странам СНГ и Балтии, услуги по сдаче в аренду локомотивов, услуги сети сухих терминалов в Томске, Хабаровске и Новосибирске.

В Железнодорожный дивизион входят собственники и операторы подвижного состава ООО «Фирма «Трансгарант», АО «Русская тройка», а также АО «Стройоптторг» (сухой терминал в Хабаровске) и ООО «ТГ-Терминал».



Обзор рынка

В 2020 году общий объем погрузки на железную дорогу сократился на 2,7 %. Снижение объемов перевозок по ключевым грузам связано с экономической рецессией в период пандемии и ограничениями по всему миру. Снижение погрузки привело к охлаждению спроса на новые вагоны. В 2020 году вагоностроителями было произведено на 26 % меньше вагонов, чем годом ранее – около 60 тыс. вагонов включая экспортную продукцию. В разрезе подвижного состава погрузка снижалась по всем видам вагонов, кроме фитинговых платформ и хопперов-зерновозов.

Увеличение численности рабочего парка при снижении погрузки привело к возникновению профицита вагонов. Это повлияло на эксплуатационную ситуацию на сети. Суммарно среднее время от погрузки до следующей погрузки в этот же вагон в 2020 году выросло на 6,5 %. За счет общего тренда на маршрутизацию перевозок время простоя на промежуточных и технических станциях сократилось, но существенно выросло время нахождения вагона под грузовыми операциями, которое включает простой в ожидании вагона под погрузку.

В сегменте фитинговых платформ спрос на вагоны поддерживался изменением логистики перевозок – увеличение доли транзитных отправок и перевозок через Дальний Восток России привело к росту средней дальности рейса. Общий объем погрузки контейнеров на сеть ОАО «РЖД» увеличился на 17 %, а ТЕУ-грузооборот по груженым универсальным контейнерам, составляющим основной объем перевозок, вырос на 23 %. Ухудшение эксплуатационной обстановки на сети, сопряженное с увеличением числа поездов, отставляемых от движения, сказалось на увеличении потребного парка для обеспечения растущего спроса на перевозки. Восстановление доли импорта через Санкт-Петербург и замедление темпов роста объемов транзитных перевозок приведет к возникновению профицита фитинговых платформ.

Перевозки крытыми вагонами в отчетном году сократились на 3,8 %. Основное снижение пришлось на внутрироссийские перевозки строительных материалов, сахара, муки и зерновых. Помимо карантинных ограничений на динамике погрузки отразилась контейнеризация части грузопотоков, связанная с созданием новых направлений регулярных контейнерных поездов. Рост отмечен только по экспортным отправкам на страны СНГ и Китай. На долю экспортных перевозок приходится 35 % всех перевозимых объемов.

К основным рискам снижения грузовой базы можно отнести:

- ускорение контейнеризации. Это связано с расширением географии маршрутной сети, развитием инфраструктуры и перевозочных технологий, позволяющих контейнеризовать новые виды грузов;
- истечение срока службы у 55 % парка маневровых локомотивов, обслуживающих подъездные пути промышленных предприятий, на которых в том числе загружаются крытые вагоны. Для разрешения ситуации необходимы государственные субсидии на покупку нового тягового подвижного состава;
- профицит полувагонов и, как следствие, снижение маржинальности операторского бизнеса по конкурирующим видам подвижного состава.

Однако крытые вагоны имеют преимущество ввиду большей объемной вместимости, чем полувагоны или контейнеры. Повышенный спрос на вагоны вместимостью 158 куб. м и более отмечается по крупнейшим производителям целлюлозно-бумажной промышленности. В структуре вагонного парка на долю вагонов повышенной вместимости приходится уже около 40 %. За 2020 год их доля выросла на 6 %.

Динамика объемов перевозок в крытых вагонах, млн т

2017	19,5	12,2	3,9	2,2	37,8
2018	21,6	13,1	3,8	2,6	41,1
2019	20,5	12,8	3,6	1,8	38,7
2020	19,4	13	3,4	1,4	37,2

- Внутрироссийские перевозки
- Экспорт
- Импорт
- Транзит

Источник: ГВЦ ОАО «РЖД».

Структура парка крытых вагонов, тыс. ед.

2017	14,9	22,1	20,4	57,4
2018	16,3	22	16	54,3
2019	18,8	22	14,6	55,4
2020	22,7	22,1	12,7	57,5

- >158 м³
- 138 м³
- 120 м³

Источник: ГВЦ ОАО «РЖД».