

Парк танк-контейнеров динамично растет

Общий размер парка танк-контейнеров в России по итогам 2017 г. увеличился на 4 431 штуку, до 17 595 единиц, и включает в себя, по данным участников рынка, 13 662 нефтехимических и 3 933 газовых. Большинство компаний-операторов видят в растущем сегменте альтернативу традиционным железнодорожным перевозкам нефтехимической продукции и сжиженного газа в цистернах.

Продолжающееся списание нефтебензиновых и нефтехимических цистерн, а также тот факт, что такие вагоны в последние несколько лет в России не производятся, оказывают давление на рынок и заставляют искать новые способы транспортировки грузов. По информации источника, в 2016 г. было списано 20 720 нефтебензиновых цистерн, в 2017 г. — 6 580 единиц.

Основные операторы — перевозчики грузов в танк-контейнерах сохранили свои позиции по итогам прошедшего года. Первое место который год удерживает за собой «Спецтрансгарант», входящий в частный железнодорожный холдинг Rail Garant. По итогам 2017 г. парк танк-контейнеров перевозчика составил 4 771 единицу, из которых 3 061 штука предназначены для транспортировки нефтехимической продукции и 1 710 штук — для поставок газовых фракций. В распоряжении компании находятся 2 758 собственных и 2 013 привлеченных танк-контейнера.

Второе место заняла быстрорастущая «Инфотек-Балтика М», созданная в 2007 г. нынешним главой Росморречфлота Виктором Олерским и его бывшими партнерами по бизнесу и в 2014 г. проданная структурам крупного железнодорожного оператора, название которого не раскрывается. Общий парк танк-контейнеров компании в прошлом году составил 4 500 нефтехимических единиц, основная часть из которых является собственным парком компании, а оставшаяся — привлеченным. Оператор не раскрывает точного числа собственных и арендованных танк-контейнеров и компании, которые их предоставляют. При этом в октябре 2017 г. в общем насчитывалось 4 200 нефтехимических танк-контейнеров.

Компания в 2017 г. поставляла в танк-контейнерах кислоты, смолы на 40-футовых собственных и арендованных фитинговых платформах как на внутренний рынок России, так и на экспорт: в Китай, Саудовскую Аравию, Иран и в европейские страны. Ежемесячные объемы перевозок и перечень клиентов компания не раскрывает.

Третье место досталось «Синтез Рейлу», принадлежащему частной транспортной группе Globaltrans. Компания была создана во второй половине 2015 г. для перевозок нефтехимической продукции в танк-контейнерах.

Суммарное число танк-контейнеров на конец 2017 г. насчитывает 1 620 единиц, на 120 штук больше, чем в октябре, в том числе 1 240 — в собственности и 380 — под управлением. Около 30% перевозок осуществляются на экспорт, остальное — на внутренний рынок.

Четвертое место занял «Балтика-Транс», образованный в Санкт-Петербурге в 2000 г. Компания нарастила собственный парк танк-контейнеров до 1 300 штук.

На пятом месте расположилась «Роза Мира» с 1 200 танк-контейнерами, структура компании «Березкагаз», отвечающей за реализацию продукции с заводов «Березкагаз Обь» и «Березкагаз Югра» (оба — в Ханты-Мансийском АО).

«Строить новые [танк-контейнеры] точно не будем, нам этого числа хватает для обеспечения вывоза продукции с собственных заводов», — отметил представитель оператора.

Определенный пул танк-контейнеров компания сдает «Спецтрансгаранту», который «Сибур Холдинг» задействует для перевозок ингибированного бутадиена со своего предприятия «Тобольск-Нефтехим» (Тюменская обл.) на станцию Базаиха (Красноярский край), обслуживающую другой комплекс холдинга — Красноярский завод синтетического каучука, выпускающий бутадиен-нитрильный каучук, применяемый при производстве резинотехнических изделий.

Основную часть объемов в прошлом году «Роза Мира» вывезла в российские регионы, задействовав 60-футовые платформы «Трансконтейнера», крупного российского оператора контейнеров, на которых размещала по три 20-футовых танк-контейнера.

Следом за «Розой Мира» шестое и седьмое места поделили два железнодорожных оператора: «Танк-Ярд» и «Химинвесттранс».

Согласно официальным источникам, «Танк-Ярд», зарегистрированный в Москве в марте 2009 г., оперирует 1 000 газовых танк-контейнеров.

Парк «Химинвесттранса» состоит из 700 собственных и 300 арендованных нефтехимических танк-контейнеров. Кроме того, компания владеет парком из 605 40-футовых фитинговых платформ. В прошлом году «Химинвесттранс» поставлял в танк-контейнерах спирты, кислоты, смолы, ингибиторы, стирол как на российский рынок (60–65%), так и за рубеж (35–40%). Основным клиентом компании является «Сибур Холдинг», а также различные предприятия нефтехимической отрасли.

«Планируем в следующем году расширять сегмент примерно на 20–30%», — отметил представитель «Химинвесттранса».

Далее расположился «Уникон 1520», структура Объединенной вагонной компании (ОВК), образованная в апреле 2017 г. Ее парк танк-контейнеров насчитывает 740 нефтехимических вагонов. В конце августа «Уникон 1520» и торговая компания Avestra Chemical подписали предварительное соглашение о транспортировке газа, метанола и других наливных химических грузов. Предполагается, что в 2018 г. объем перевозок на терминал по перевалке газа и пропилена Far East Gas, совладельцами которого являются Avestra Chemical, Petrochina и Харбинская железная дорога, с дальнейшей отгрузкой в Китай составит не менее 500 тыс. т, а после заключительного ввода терминала в эксплуатацию достигнет 3 млн т/год. Отгрузки же больших партий метанола могут начаться не ранее 2020–2021 гг. (см. «Argus Нефтетранспорт», 15 сент., стр. 16–17).

Кроме того, 26 декабря «Уникон 1520» и «Куйбышевазот» (Самарская обл.), ведущий производитель химической промышленности в России, подписали соглашение о перевозке в течение трех лет 600 тыс. т олеума – сырья для производства капролактама, технических и текстильных нитей, пленки и инженерного пластика. Ежемесячные объемы перевозок продукта составят около 17,5 тыс. т. Поставки олеума будут осуществляться в танк-контейнерах модели T20 с верхним сливом, установленных на фитинговые платформы производства «Тихвинспецмаша» (Ленинградская обл.), входящего в структуру ОВК.

Следом за «Уникон 1520» идет «ИСП Транс» Рахмана (сын) и Искендера (отец) Халиловых с 550 танк-контейнерами, из которых 450 штук – собственные, а 100 штук – арендованные. Кроме того, в собственности у оператора находятся 225 40-футовых фитинговых платформ производства Завода металлоконструкций (ЗМК).

В 2017 г., как и годом ранее, компания осуществляла перевозки единственного продукта – нитрилакриловой кислоты (используется для производства синтетических волокон) с завода «Саратоворгсинтез», входящего в структуру «Лукойла». В этом году оператор планирует вывезти пробную партию газа с Орского НПЗ (Оренбургская обл.) «Фортеинвеста» на 20 большекубовых танк-контейнерах.

Замыкает десятку «Еврохим», крупнейший производитель минеральных удобрений в России. По итогам 2017 г. компания увеличила число наливных танк-контейнеров на 338 единиц, до 488 штук. По сведениям источника в «Еврохиме», все танк-контейнеры являются собственностью компании, как и 244 40-футовые фитинговые платформы.

На предпоследнем месте расположился «СГ-Транс», крупный собственник газовых цистерн, в управлении у которого находятся 226 танк-контейнеров, а также 400 собственных 60-футовых фитинговых платформ. В 2017 г. компания перевозила жидкие удобрения, кислоты, смолы в основном на внутренний рынок.

Замыкает список операторов танк-контейнеров новая структура крупнейшего российского оператора контейнеров и фитинговых платформ «Трансконтейнера» «Спецтрансконтейнер» с 200 танк-контейнерами, из которых 177 штук – нефтехимические и 23 единицы – газовые. Оператор планирует заниматься перевозками нефтехимической продукции на внутреннем рынке. В компании ожидают, что первые поставки грузов в танк-контейнерах начнутся в январе этого года (см. «Argus Нефтетранспорт», 15 дек., стр. 28).

Цена вопроса

По данным участников рынка, стоимость аренды нефтехимического танк-контейнера в России в настоящее время составляет 500–900 руб./сут., а если его привлекать из-за рубежа, то \$6–9/сут. Аренда газового танк-контейнера обойдется существенно дороже. Представители компаний затруднились назвать точную ставку аренды газовых танк-контейнеров, сославшись на относительно небольшой их пул на сети РЖД и достаточно ограниченный круг участников рынка. Однако, как утверждает источник в одной операторской компании, «ставки на газовые аналоги из Европы могут доходить до \$15–17/сут.».

Относительно фитинговых платформ мнения на рынке разделились: одни утверждают, что верхняя граница диапазона находится на уровне 1 400 руб./сут., другие – что в пределах 1 500–1 700 руб./сут.

«Слышал про 1 500–1 600 руб./сут., но не понимаю экономику использования платформы по такой цене», – утверждает представитель одной крупной компании-оператора.

«Фитинговую платформу, может быть, и можно найти за 1 200–1 400 руб./сут., но, на мой взгляд, приемлемые цены сейчас 1 500–1 700 руб./сут.», – не соглашается источник в другой железнодорожной компании-перевозчике.

Основы танк-контейнерных перевозок

Танк-контейнеры предназначены для организации поставок широкой номенклатуры грузов тремя видами транспорта: железнодорожным, морским и автомобильным. Танк-контейнер – конструкция, которая состоит из жесткого каркаса без стенок со встроенной емкостью. Наиболее распространены 20-футовые и 40-футовые танк-контейнеры с рабочим объемом цистерны 24–26 м³. Кроме того, существуют так называемые своп-контейнеры большей кубатуры: до 35–36 м³.

Основным преимуществом перевозок в танк-контейнерах является их мультимодальность, то есть организация поставки без промежуточной перегрузки при смене вида транспорта. Для организации железнодорожных перевозок танк-контейнеров необходимы фитинговые платформы различных размеров (40-, 60- и 80-футовые), на которые устанавливаются танк-контейнеры.

Argus Нефтетранспорт. Парк танк-контейнеров динамично растет

Некоторые операторы владеют собственными фитинговыми платформами, другие предпочитают привлекать парк сторонних компаний. Примером является «Русская тройка», совместное предприятие РЖД и Дальневосточного морского пароходства, входящего в транспортную группу Fesco. Компания располагает парком длиннобазных фитинговых платформ, предоставляя их для контейнерных перевозок на сети РЖД. Парк платформ «Русской тройки» насчитывает 1 638 единиц, из которых 449 штук 60-футовых производства «Алтайвагона» и «Рузхиммаша» (Мордовия) и 1 189 штук 80-футовых производства «Рузхиммаша», ЗМК и «Трансмаша» (оба – в Саратовской обл.).

Нефтепродукты и продукты жидкой химии перевозят в основном в танк-контейнерах на 40-футовой фитинговой

платформе, а газовую продукцию – на 60-футовой. На 40-футовую конструкцию для полной загрузки возможно установить два 20-футовых нефтехимических танк-контейнера объемом 24–26 м³, на 60-футовую – три 20-футовых газовых танк-контейнера схожего объема или один 40-футовый газовый танк-контейнер большей кубатуры и один 20-футовый газовый танк-контейнер объемом 24–26 м³.

Для классификации типов танк-контейнеров используется система Т-кодов: от Т1 до Т75. Наиболее распространенными являются наливные с конструкцией слива, расположенной снизу (Т4, Т11), нефтехимические танк-контейнеры с верхней организацией слива (Т14), а также газовые танк-контейнеры с конструкцией слива, зависящей от вида газовой фракции.

Argus Нефтетранспорт

В каждом номере

- Ставки аренды нефтебензиновых цистерн.
- Ежемесячная статистика трубопроводного и железнодорожного экспорта нефти.
- Ежемесячная статистика железнодорожного экспорта нефтепродуктов.
- Ежемесячная статистика речного экспорта нефтепродуктов (в период сезонной навигации).
- Стоимость фрахта танкеров на условиях тайм-чартера и стоимость морских перевозок на рынках с низкой ликвидностью.
- Инфраструктурные обзоры нефтеперевалочных комплексов и интервью.

Преимущества

- Комплексность – мониторинг железнодорожных, трубопроводных, морских, речных перевозок, перевозок автоцистернами, перевалки, сюрвейерских услуг, тарифов.
- Едва ли не единственное в России издание, регулярно отслеживающее рынок речных перевозок нефтепродуктов в европейской части России в период навигации.
- Argus Нефтетранспорт котирует ставки аренды нефтебензиновых цистерн в России, Казахстане, на Украине и мониторит стоимость железнодорожных перевозок.
- В издании публикуется стоимость морских перевозок из портов Мурманск, Архангельск, Калининград, Находка и Ванино.
- Ежемесячный мониторинг стоимости фрахта танкеров на условиях тайм-чартера.
- Argus Нефтетранспорт располагает данными о стоимости перевалки нефтепродуктов в портах России, Прибалтики и Украины.

Для получения подробной информации свяжитесь с нами:

Тел.: +7 (495) 933-75-71 | Email: moscowsales@argusmedia.com | Web: www.argus.ru/transportation/argus-nefttransport/

Котировки и аналитика

Исследования

Конференции

Транспортировка

Мы освещаем рынки