



Проект: відновлення парку вагонів-зерновозів власності ПрАТ «Укртранслізінг»

Існуюча ситуація

- ❑ У 2013 році, на виконання зобов'язань, щодо оплати акцій ПАТ «Укртранслізинг», Фондом державного майна України, була здійснена передача в оплату акцій Товариства залізничного рухомого складу, які перебували в довготривалому запасі на балансі ДП «Одеська залізниця», тобто такі, які виведені з обігу і потребують капітального ремонту, а саме 507 вагонів – зерновозів.
- ❑ Протягом 2014-2015 років, ПАТ «Укртранслізинг», за рахунок власних коштів, відремонтувало 224 вагони. Станом на 23.09.2016 року, **224** відремонтованих вагонів-зерновозів знаходяться в оперативному управлінні Товариства.
- ❑ Решта **283** вагони-зерновози, зберігаються на підприємствах та знаходяться на станціях Донецької залізниці з оформленими перевізними документами, серед яких **23 вагони**, що знаходяться на території Попаснянського ВРЗ.
- ❑ На виконання Компанією своїх статутних завдань (Постанова КМУ від 8 червня 1998 р. N 840), а саме забезпечення залізничного транспорту України рухомим складом та підтримка вітчизняних підприємств транспортного машинобудування, у Товариства з'явилась можливість відремонтувати вищезазначені **23** вагони-зерновози. А враховуючи сезонність перевезення зернових, відремонтовані вагони будуть користуватися попитом і після виходу з ремонту одразу будуть задіяні в організації перевезень.

Стратегія розвитку

- ❑ На сьогоднішній день розвиток транспортно-експедиторської діяльності, як однієї з основних - є пріоритетною і стратегічно важливим завданням для Компанії.
- ❑ ПрАТ «Укртранслізинг» надає комплексні послуги логістики перевезень зернових ключовим гравцям даного сегмента ринку круглий рік.

Конкурентні переваги ПрАТ «Укртранслізинг»:

- *Власний парк вагонів-зерновозів,*
- *Окреме управління по експлуатації залізничного рухомого складу з логістичним центром;*
- *Відкрито рахунки ТехПД на всіх РФ ПАТ «Укрзалізниця»;*
- *Можливість оперативного проведення поточного ремонту;*
- *Транспортно-експедиційне обслуговування вантажів (зернові, олійні).*

Ситуація на ринку

- ❑ Станом на 01.01.2016 в Україні нараховується 13,8 тис. вагонів-зерновозів, з них інвентарних парк- 11,7 тис, приватний парк – 2,1 тис. вагонів (в т.ч. прак УТЛ- 0,5 тис.)
- ❑ Високі врожаї призвели до попиту на вагони в пікові періоди, завдяки чому підтримується їх прибутковість. Основні тенденції, що вплинуть на ринок зерновозів в 2016-2017 рр.:
 - ❑ Зростання виробництва зернових;
 - ❑ Більш суворіший ваговий контроль для автотранспорту;
 - ❑ Введення заборони на подовження строку служби зерновозів в РФ.

Рішення (пропозиція)

- Відремонтувати **23 вагони-зерновози**;
- Джерело фінансування – **власні кошти Товариства**;
- Підприємство: **ТДВ «Попаснянський ВРЗ»**;
- Строк реалізації – протягом 30 днів, після оплати;

Показники проекту

- Вартість відновлювального ремонту з продовженням терміну служби на 6 років - **230 тис. грн. без ПДВ.** за один вагон (з можливістю подальшого продовження терміну служби на 6 років) ;
- Необхідна загальна сума інвестицій – **5,3 млн. грн. без ПДВ.**;
- Чистий грошовий потік – **4,1 млн. грн.**
- Дисконтований грошовий потік - **1,4 млн. грн.**
- IRR – **18%**
- Строк окупності– **3 роки**, при продовженому строку служби – **6 років** .

Ефект від реалізації

- Виконання Компанією своїх статутних завдань (Постанова КМУ від 8 червня 1998 р. N 840): забезпечення залізничного транспорту України рухомим складом та підтримка вітчизняних підприємств транспортного машинобудування;
- Допомога в реалізації задекларованих Програм ПАТ «Укрзалізниця», щодо придбання, модернізації чи заміни тягового складу та компенсація дефіциту державного парку зерновозів;
- Збільшення на **10%** власного робочого парку вагонів-зерновозів ПрАТ «Укртранслізинг»;
- Розвиток і забезпечення присутності Компанії на ринку вантажних залізничних перевезень;
- Компенсація зменшення лізингового портфелю за рахунок прибутку від нового проекту;
- Підтримка доходності Товариства;
- Підтримка основних засобів Товариства в робочому стані та збільшення їх питомої ваги серед активів;
- Підтримка Держави та поповнення бюджету за рахунок перерахування податків (податок на прибуток та ПДВ).

Необхідні умови для успіху

Аналіз попиту

Споживачі:

- **Зернотрейдери.** Стають головними ініціаторами відправок вантажів. Це великі міжнародні компанії, які закупають великі партії зерна з метою їх перепродажу за кордоном. **Вплив на ринок - сильний.**
- **Власники елеваторів** - володіють вантажною базою. Зацікавлені у своєчасній подачі і прибирання вагонів. Визначають «початкову точку маршруту». **Вплив - середній.**
- **Експедитори** - компанії займаються для зернотрейдерів отриманням дозвільної документації, а також супроводженням вантажу під час навантаження, в дорозі і вивантаження. **Вплив на ринок незначний.**

Бажання споживачів:

Зернотрейдери і власники елеваторів «формуєть» карту вантажопотоків, тому що саме вони визначають початковий / кінцевий пункт і обсяг перевезення.

Перш за все зацікавлені:

- в забезпеченні вагонами точно в строк і в необхідних кількостях;
- гарантією забезпечення парком в періоди пікових відправок.

Аналіз конкуренції

Конкуренти:

Власники вагонів-зерновозів:

Укрзалізниця - «дешеві вагони», але при їх отриманні в періоди пікового завантаження існують складності.

СВРЗ - вагони здаються в довгострокову оренду експедиторам.

Приватні оператори - володарі «нового парку», придбаного у 2013-2014 рр.

Інші види транспорту:

Автомобільний - дорожчий, але більш швидкий і зручний (забезпечує доставку з поля до елеватора або навіть відразу в порт).

Річковий транспорт - дешевший, але існує дефіцит барж і буксирів, а також інфраструктурні обмеження.

Характер конкуренції:

- У періоди найбільшого затребуваності в перевезеннях мови про конкуренцію не йдеться - затребувані будь-які вагони;
- У період «низького попиту» інвентарний парк має перевагу, тому що має найнижчу ціну.
- Інші види транспорту, з огляду на свої особливості, можуть обмежено конкурувати з залізничним.

Ключові фактори успіху

Володіння вантажною базою / наявність довгострокових домовленостей з елеваторами і трейдерами: це дозволить більш повно завантажувати парк протягом року, а не тільки в місяці пікового навантаження.

Ефект масштабу: наявність значного парку в оренді / власності дозволить впливати на ринок - забезпечить лояльність власників вантажної бази, тому що в повній мірі дозволить задовольняти потребу клієнта в періоди дефіциту парку.

Можливість надавати комплексні послуги логістики з використанням як залізничного так і автомобільного транспорту: здатність не просто надати вагони, а в разі необхідності забезпечити доставку автомобільним транспортом на лінійні і портові елеватори.

Постачальники

Інфраструктура: УЗ є монопольним власником залізничної інфраструктури, системи відстеження дислокації вагонного парку.

Ремонт вагонів: Проведення КРП і КВР може здійснюватися на підприємствах УЗ або інших приватних заводах. Деповські ремонти здійснюються в депо УЗ.

Нові вагони: В 2015р. найбільша кількість зерновозів було вироблено в Росії (1 884 вагона). Найбільшим виробником в 2015р. є - Завод металоконструкцій (м Енгельс). За 2015р. загальне виробництво хопер-зерновозів в СНД склала 2 026 од., тоді як в 2014 р. було вироблено 3 695 од. (-45%).

Потенційні учасники

Приватні українські оператори.

У 2013-2014 рр. Приватними компаніями було придбано майже 1 тис. зерновозів.

Трейдери.

У 2013-2014 рр. з'явився ряд дрібних операторів з парком в 50-200 вагонів. Частина з них пов'язана з зернотрейдерами, інші можуть бути пов'язані або з менеджментом трейдерів або з експедиторами.

Російські оператори.

З 1 січня 2016 року в РФ набув чинності наказ про заборону продовження терміну служби зерновозів. Станом на 01.01.16г. в РФ налічується 15,4 тис. зерновозів старше 30 років.

Експедитори. У міру зниження парку УЗ, частина експедиторів також може почати купувати зерновози.



Замінники

Автотранспорт: використовується для перевезень зернових на відстані до 200 км з полів до елеваторів і з лінійних елеваторів. Частка в обсязі перевезень зернових і олійних культур на експорт у 2015 році - 27%.

Постановою Кабінету міністрів України № 869 від 21 жовтня 2015 року забороняється рух транспортних засобів з фактичною масою більше 24 т автомобільними дорогами загального користування місцевого значення.

Річковий транспорт: частка перевезень в даному виді транспорту збільшується. У 2015 році річковим транспортом відправлялося 4% вантажів (1,5 млн. т).

Сільгоспідприємство «Нібулон» продовжує реалізацію проекту з відродження судноплавства по Дніпру та Південному Бугу. Проект включає будівництво річкового терміналу біля Вознесенська, днопоглиблення Південного Бугу і будівництво флоту на суднобудівно-судноремонтному заводі «НІБУЛОН».

Основними споживачами, які визначають потребу в зерновозах, є великі зернотрейдери, власники елеваторів, різні посередницькі компанії. Так як вони є основними власниками вантажної бази, то їх влада збільшується в періоди низького попиту, коли парк недозавантажений.

* на основі даних ГІОЦ; ІА «Промислові Вантажі»

** На основі даних ІП Delo.ua

З січня 2016 року ПрАТ "Укртранслізінг" самостійно надає послуги транспортного експедирування власним парком вагонів-зерновозів

- завантажено 2 262 вагонів-зерновозів;
- перевезено більше 145 тис. тонн зернових.

Структура перевезень зернових

№ з/п	Клієнт	Тонн
1	ТОВ "КЕРНЕЛ"	83 903,64
2	ТОВ "ФІМ-ТРАНС"	16 046,60
3	ТОВ "Іст Оїлс Україна"	14 894,04
4	ТОВ "Райдо Транс Логістік"	13 619,08
5	ТОВ "ДАСТ"	4 446,34
6	ТОВ "ТЕК МЭЛФІ"	3 813,73
7	ПАТ "Мироновський хлібопродукт"	2 502,83



ПрАТ «Укртранслізінг» допущено і бере активну участь в електронних торгах на надання транспортного експедирування і всіх супутніх послуг найбільшим гравцям ринку зернових, таким як:

- ✓ Cargill
- ✓ Kernel
- ✓ Миронівський хлібопродукт,
- ✓ Атланта-агро
- ✓ UMG.

Регіональні філії

ПАТ "Укрзалізниця" по відправленню

Регіональні філії	Тонн
Юго-Западная	48 883,10
Одесская	32 169,76
Южная	31 188,45
Львовская	19 841,38
Донецкая	6 913,00
Приднепровская	6 166,56
ВСЬОГО:	145 162,24

10 найбільш популярних станцій відправлення по тоннажу

№ з/п	Станція відправлення	Тонн
1	Бобровицы	13 157,10
2	Балин	11 847,65
3	Решетиловка	9 298,05
4	Лазорки	7 793,55
5	Сагайдак	6 629,45
6	Староконстантинов 2	6 569,85
7	Б-Днестровский	5 355,50
8	Алияга	5 351,52
9	Золотоноша 1	5 234,15
10	Хрыплин	5 111,10

10 найбільш популярних станцій призначення по тоннажу

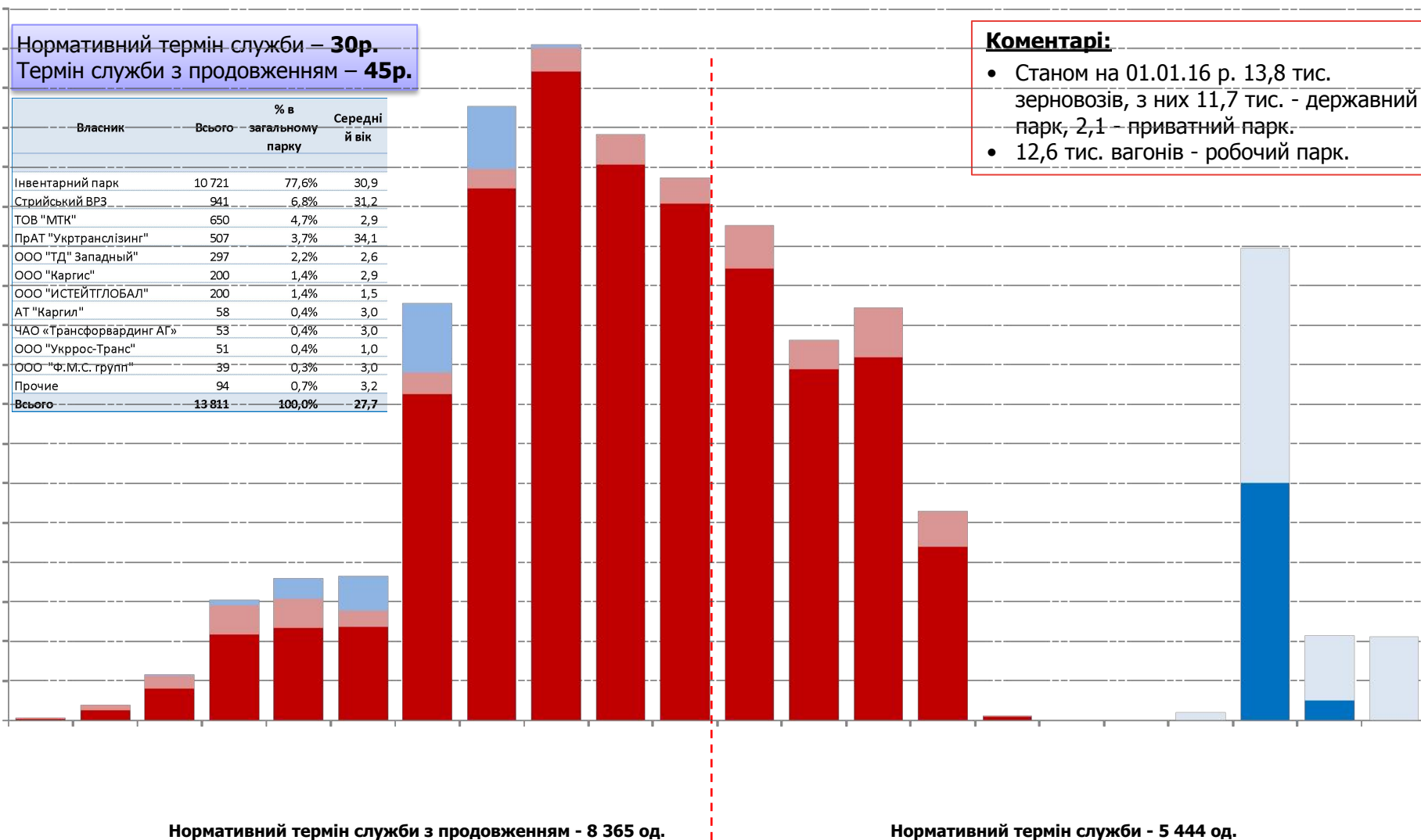
№ з/п	Станція призначення	Тонн
1	Ильичёвск-экспорт	80 198,74
2	Одесса-Порт	20 188,46
3	Черноморская (эксп.ТИС)	10 122,16
4	Ксениево эксп	8 943,04
5	Николаев Грузовой	6 199,82
6	Черноморская для ОПЗ	3 890,04
7	Жовтневая эксп	2 704,75
8	Бандурка	2 347,40
9	Кировоград	2 273,10
10	Ильичёвск-эксп	1 745,00

Нормативний термін служби – **30р.**
 Термін служби з продовженням – **45р.**

Власник	Всього	% в загальному парку	Середній вік
Інвентарний парк	10 721	77,6%	30,9
Стрийський ВРЗ	941	6,8%	31,2
ТОВ "МТК"	650	4,7%	2,9
ПрАТ "Укртранслізінг"	507	3,7%	34,1
ООО "ТД" Западний"	297	2,2%	2,6
ООО "Каргис"	200	1,4%	2,9
ООО "ИСТЕЙТГЛОБАЛ"	200	1,4%	1,5
АТ "Каргил"	58	0,4%	3,0
ЧАО «Трансфорвардинг АГ»	53	0,4%	3,0
ООО "Укррос-Транс"	51	0,4%	1,0
ООО "Ф.М.С. групп"	39	0,3%	3,0
Прочие	94	0,7%	3,2
Всього	13 811	100,0%	27,7

Коментарі:

- Станом на 01.01.16 р. 13,8 тис. зерновозів, з них 11,7 тис. - державний парк, 2,1 - приватний парк.
- 12,6 тис. вагонів - робочий парк.



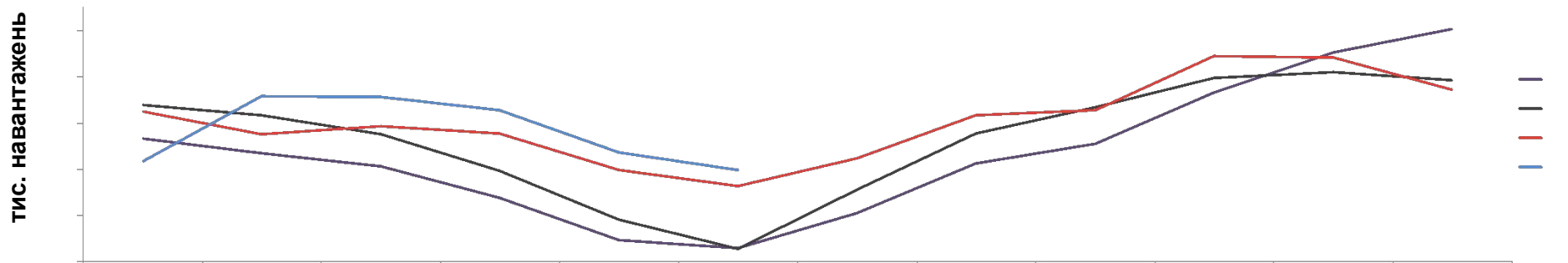
Нормативний термін служби з продовженням - 8 365 од.

Нормативний термін служби - 5 444 од.

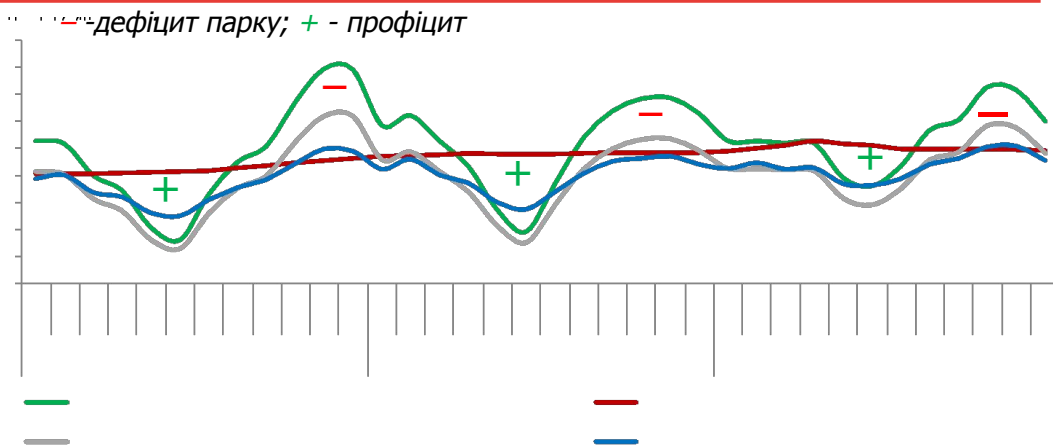
Перевезення в хопер-зерновозах в червні 2016 року, вагонів

Отправитель\Получатель	ИНВ	ЗАО "Русаг ротранс"	ООО "МПК"	ООО "КАРГИС"	ПАО "УТЛ"	ООО "ТД "Западный"	ООО "ИСТЕЙТ ГЛОБАЛ"	ГП "СВРЗ"	ООО "АТ КАРГИЛЛ"	ЧАО «ТРАНСФОРВАДИН Г ЛІМІТЕД АГ»	Прочие	Общий итог
ООО "ТЕП Транско"	723	646			348		50	36		82	209	2 094
Экспорт	520	498	-	-	279	-	-	33	-	60	171	1 561
ООО "ДУНАЙСЬКА СУДНОПЛАВНО-СТІВІДОРНА КОМПАНІЯ"	38	19	-	-	32	-	-	-	-	-	8	97
Дочернее предприятие "Сантрейд"	7	-	-	-	-	-	50	-	-	22	18	97
ГП "Каневское лесное хозяйство"	55	20	-	-	4	-	-	-	-	-	-	79
ООО "ДЕЛЬТА ВІЛМАР СНД"	16	48	-	-	8	-	-	3	-	-	2	77
Прочие	87	61	-	-	25	-	-	-	-	-	10	183
ООО "МЕЛАГРЕЙН ЦЕНТР"	1 900											1 900
Экспорт	1 254	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 254
ООО "ДУНАЙСЬКА СУДНОПЛАВНО-СТІВІДОРНА КОМПАНІЯ"	462	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	462
Фізична особа-підприємець Калієв Шаміл Ісмаїл Оғли	151	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	151
ГП "Адміністрація Іллічівського морського порту"	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
ООО "АСКЕТ ШИППІНГ"	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
Прочие	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
ООО СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКЕ ПІДПРИЄМСТВО "НІБУЛОН"	1 721											1 721
Экспорт	1 721	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 721
ЧП "АТЛАНТА-АГРО"	802		811									1 613
Экспорт	299	-	258	-	-	-	-	-	-	-	-	557
ООО "ДЕЛЬТА ВІЛМАР СНД"	13	-	205	-	-	-	-	-	-	-	-	218
ГП "Адміністрація Іллічівського морського порту"	174	-	32	-	-	-	-	-	-	-	-	206
ООО "ГРИНТУР-ЕКС"	70	-	55	-	-	-	-	-	-	-	-	125
ООО "ДУНАЙСЬКА СУДНОПЛАВНО-СТІВІДОРНА КОМПАНІЯ"	70	-	41	-	-	-	-	-	-	-	-	111
Прочие	176	-	220	-	-	-	-	-	-	-	-	396
ООО "КЕРНЕЛ-ТРЕЙД"	403	719			126	362						1 610
Экспорт	298	426	-	-	122	137	-	-	-	-	-	983
"Николаевский речной порт"	60	187	-	-	-	208	-	-	-	-	-	455
ЧП "Скирда"	32	100	-	-	-	2	-	-	-	-	-	134
ООО "КЕРНЕЛ-ТРЕЙД"	13	6	-	-	4	15	-	-	-	-	-	38
Итого прочие	14 009	823	54	-	127	117	336	92	122	15	176	15 871
Общий итог	22 810	2 188	1 796	793	601	479	386	128	122	97	385	29 785

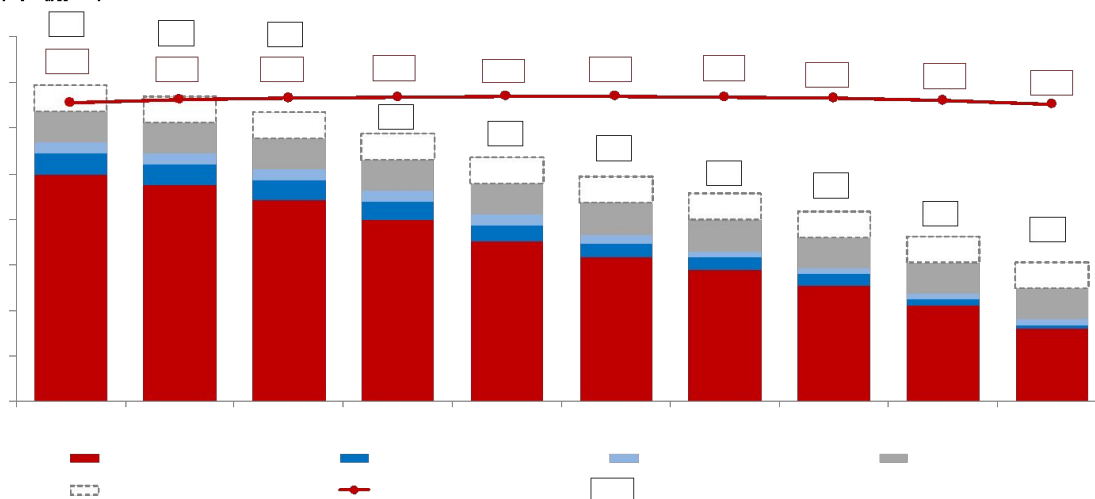
Динаміка навантажень в хопер-зерновозі в 2013 - 2016 роках



Модель попиту і пропозиції помісячно в 2013-2015 рр.



Модель попиту і пропозиції по роках*



на основі даних ГІОЦ

* Дефіцит/профіцит парку був розрахований без урахування іноземного парку вагонів.

Попит на зерновози обумовлено:

- сезонністю потреби в перевезеннях (серпень-березень);
- державним регулюванням у сфері експорту зернових;
- недостатніми потужностями існуючих елеваторів, що не дозволяє зберігати зерно, а змушує виробників продавати більшу частину відразу після збору врожаю. Це призводить до ажіотажного попиту на зерновози в сезон і простою парку в період перед збором наступного врожаю;
- недостатньо розвиненою портової та елеваторної інфраструктурою, через що вагони простоюють в очікуванні завантаження / розвантаження, знижуючи оборотність вагона і збільшуючи потребу в парку. Нібулон зумів домогтися зниження обороту вагонів для своїх вантажів з 8-10 до 3-4 діб.

Довгостроковий попит на зерновози буде формуватися за рахунок трьох факторів:

- зростання виробництва зерна в Україні (в моделі щорічне зростання обсягу перевезень прийнятий рівним 4,5%);
- зростання потужностей для зберігання і перевалки зерна, поліпшення портової інфраструктури (зниження обороту вагона з 8,6 до 6 днів);
- Постановою Кабінету міністрів України № 869 від 21 жовтня 2015 року забороняється рух транспортних засобів з фактичною масою більше 24 т автомобільними дорогами загального користування місцевого значення. **Жорсткість вагового контролю на авто може призвести до зниження обсягів перевезень автомобільним транспортом.**

Кредитори

- Гарантії підтримки ліквідності Компанії;
- Додаткові гарантії платіжоспроможності Дебітора;
- Можливість довгострокового планування фінансових потоків.

Акціонери (ПАТ «Укрзалізниця»)

- Збільшення рівня безпеки вантажних перевезень за рахунок відновлення вантажного рухомого складу;
- Компенсація дефіциту державного парку зерновозів;
- Контроль за парком зерновозів через дочірнє підприємство;
- Ефективне корпоративне управління дочірнім підприємством.

ПАТ «Укртранслізинг»

- Компенсація зменшення лізингового портфелю за рахунок прибутку від нового проекту;
- Підтримка дохідності підприємства;
- Розвиток і забезпечення присутності на ринку вантажних залізничних перевезень;
- **9,4 млн. грн. без ПДВ.** - чистий грошовий дохід після сплати податку на прибуток;
- Мінімізація збитків, пов'язаних із знеціненням валюти в часі.

Держава

- Виконання Компанією своїх статутних завдань. Постанова КМУ від 8 червня 1998 р. N 840: забезпечення залізничного транспорту України рухомим складом та підтримка вітчизняних підприємств транспортного машинобудування;
- Поповнення за рахунок перерахування податків (очікуваний загальний розмір податку на прибуток складає ~ **0,9 млн. грн.**)

Ремонтне підприємство

- Забезпечення портфелю замовлень;
- Забезпечення безперервної роботи, як самого підприємства так і його постачальників;
- Збереження робочих місць;
- Зниження соціальної напруги;

Прогноз грошових потоків

Ставка дисконтування	10%	10%	10%	10%	10%	10%
Коефіцієнт дисконтування	0,953	0,867	0,788	0,716	0,651	0,592

Розрахунок грошових потоків	Ціна за од.							без ПДВ	ВСЬОГО
		0 рік	1 рік	2 рік	3 рік	4 рік	5 рік	6 рік	
Інвестиції	-230	-5 290							
Загальний парк			23	23	23	23	23	23	23
<i>Парк в роботі</i>			21	21	21	21	21	21	21
<i>Парк в поточних ремонтах</i>			2	2	2	2	2	2	2
Загрузка вагона, т			67	67	67	67	67	67	67
Оборот вагона в місяць			2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Доходи компанії, тис. грн.			1 240	1 240	1 240	1 240	1 240	4 690	10 893
<i>Дохід (різниця тарифів)</i>	1,70		945	945	945	945	945	945	5 670
<i>Комісія експедитора</i>	0,007		295	295	295	295	295	295	1 773
<i>Списання вагонів (продажа литва, металобрухт)</i>								3 450	3 450
Витрати компанії, тис. грн.			-3	-6	-580	-3	-6	-5	-602
<i>Поточні ремонти</i>	-1,50		-3	-6	-5	-3	-6	-5	-27
<i>Деповські ремонти</i>	-25				-575				-575
ЕВІТДА			1 237	1 234	661	1 237	1 234	4 686	10 291
Амортизація, тис. грн.			-882	-882	-882	-882	-882	-882	-5 290
Оподатковуваний прибуток			356	353	-221	356	353	3 804	5 001
Податок на прибуток	18%		-64	-64	40	-64	-64	-685	-900
Чистий грошовий потік (CF), тис. грн.			1 173	1 171	701	1 173	1 171	4 001	9 391
Чистий CF за вираженням інвестицій, тис. грн.		-5 290	1 173	1 171	701	1 173	1 171	4 001	4 101
<i>Накопичений CF без початкових інвестицій</i>			1 173	2 344	3 045	4 219	5 389	9 391	
Накопичений CF		-5 290	-4 117	-2 946	-2 245	-1 071	99	4 101	
Дисконтований грошовий потік (DCF), тис. грн.		-5 290	1 119	1 015	552	841	763	2 369	1 368
Накопичений DCF, тис. грн.		-5 290	-4 171	-3 156	-2 604	-1 763	-1 001	1 368	

Ключові показники проекту

	без ПДВ
Інвестиції, тис. грн.	-5 290
Чистий грошовий потік, тис. грн.	4 101
Термін окупності, років	3
IRR, %	18%