

ИССЛЕДОВАНИЕ

ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ ВЕРСИЯ

# РЫНОК ГРУЗОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

Тенденции 2016 года  
Прогноз до 2019 года

- Рейтинги ТОП-30 операторов подвижного состава
- Состояние железнодорожного транспорта России
- Прогноз развития железнодорожного транспорта до 2019 г.
- Нормативное регулирование железнодорожной отрасли
- M&A на рынке железнодорожного транспорта
- Состояние рынка перевозок и парка по 10 видам вагонов
- Описание бизнеса транспортных и оперлизинговых компаний

Агентство INFOline занимается разработкой и реализацией информационных и аналитических продуктов, консультированием и поддержкой деловых форумов и мероприятий в сфере строительства и инвестиций, ритейла и потребительского рынка, топливно-энергетического комплекса, транспорта, машиностроения и др. На постоянной основе мы оказываем поддержку более 3000 компаний России и мира. В соответствии с правилами ассоциации ESOMAR все продукты агентства INFOline сертифицируются по общеевропейским стандартам.

## Содержание

### Часть I

Об Исследовании.....	3
Раздел I. Макроэкономические показатели развития транспорта в России.....	6
Раздел II. Состояние и показатели железнодорожного транспорта России.....	13
2.1 Нормативное регулирование отрасли.....	13
2.1.1 Ход и перспективы реформирования отрасли.....	13
2.1.2 Актуализация Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года.....	36
2.1.3 Интеграция в Единое экономическое пространство.....	38
2.1.4 Ситуация с продлением срока службы вагонов.....	42
2.1.5 Отдельные вопросы корпоративной политики ОАО «РЖД».....	46
2.2 Основные показатели железнодорожного транспорта.....	51
2.3 Анализ скорости и надежности доставки грузов железнодорожным транспортом.....	68
2.4 Состояние парка железнодорожного подвижного состава.....	76
2.4.1 Динамика парка, закупок и списания железнодорожного подвижного состава.....	76
2.4.2 Рынок инновационного подвижного состава России.....	81
2.5 Прогноз развития рынка железнодорожных перевозок до 2019 года.....	87
2.6 Описание бизнеса холдинга «Российские железные дороги».....	92
2.6.1 Описание бизнеса ОАО «Российские железные дороги».....	92
2.6.2 Инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2016-2017 годы.....	104
2.6.3 Основные стратегические направления развития ОАО «РЖД».....	106
Раздел III. Рейтинг операторов подвижного состава INFOLine Rail Russia TOP.....	109
3.1 Ранговый рейтинг операторов подвижного состава.....	109
3.2 Рейтинг операторов подвижного состава по количеству вагонов в управлении.....	111
3.3 Рейтинг операторов по величине парка в собственности.....	113
3.4 Рейтинг операторов подвижного состава по объему перевозок.....	116
3.5 Рейтинг операторов по грузообороту.....	118
3.6 Рейтинги по финансовым показателям.....	121
3.7 Сделки M&A на рынке оперирования.....	140
3.8 Публичные компании на рынке оперирования подвижным составом.....	150
3.9 Рейтинг оперлизинговых компаний.....	153
Раздел IV. Состояние рынка и прогноз перевозок в России по видам грузовых вагонов.....	155
4.1 Состояние рынка полувагонов.....	155
4.2 Состояние рынка цистерн.....	171
4.2.1 Состояние рынка нефтеналивных цистерн.....	171
4.2.2 Состояние рынка цистерн для перевозки сжиженных углеводородных газов.....	185
4.3 Состояние рынка крытых вагонов.....	192
4.4 Состояние рынка универсальных и специализированных платформ.....	202
4.5 Состояние рынка фитинговых платформ.....	211
4.6 Состояние рынка хопперов-зерновозов.....	230
4.7 Состояние рынка хопперов-минераловозов.....	239
4.8 Состояние рынка хопперов-цементовозов.....	250
4.9 Состояние рынка вагонов-автомобилевозов.....	258
4.10 Состояние рынка рефрижераторных и изотермических вагонов.....	265

<b>Раздел V. Описание бизнеса транспортных компаний.....</b>	<b>7</b>
5.1 <i>Дочерние и зависимые общества ОАО «Российские железные дороги».....</i>	<i>8</i>
«Федеральная грузовая компания», АО.....	8
«Объединенная транспортно-логистическая компания», АО.....	19
«Трансконтейнер», ПАО.....	22
«Рефсервис», АО.....	35
«РейлТрансАвто», ОАО.....	43
«РЖД Логистика», АО.....	49
Центр фирменного транспортного обслуживания РЖД.....	58
Жефко (GEFCO).....	60
5.2 <i>Холдинг Universal Cargo Logistics Holding.....</i>	<i>61</i>
«Первая грузовая компания», АО.....	63
5.3 <i>Холдинг «Globaltrans Investment», plc.....</i>	<i>78</i>
«Новая перевозочная компания», АО.....	78
«БалтТрансСервис», ООО.....	78
«ГТИ Менеджмент», ООО.....	79
«Синтезрейл», ООО.....	79
«Ferro trans».....	91
«Steel trans», ООО.....	93
5.4 <i>«Нефтетранссервис», АО.....</i>	<i>95</i>
«НефтеТрансСервис», АО.....	95
«Транс Интеграция», ООО.....	104
5.5 <i>ГК «РТК».....</i>	<i>107</i>
«Русагротранс», ЗАО.....	111
«А-транс», ООО.....	115
«Грузовая компания», ООО.....	116
«ТрансЛес», ООО.....	117
5.6 <i>«СГ-транс», АО.....</i>	<i>121</i>
«Финансовый альянс», ЗАО.....	133
5.7 <i>ГК «Rail Garant».....</i>	<i>136</i>
«Трубная транспортная компания», ООО.....	136
«Транс Синергия», ООО.....	136
«Оптим ТрансАвто», ООО.....	137
«Спецтрансгарант», ООО.....	137
«РГ-Транс», ООО.....	137
«РэйлСпецТранс», ООО.....	137
«НУТЭК», ООО.....	137
«Универсал ТрансСервис», ООО.....	137
«Рейл Гарант Казахстан», ТОО.....	137
5.8 <i>ГК «Сумма».....</i>	<i>146</i>
АО «Объединенная зерновая компания».....	149
Транспортная группа «FESCO».....	150
«Трансгарант», Группа.....	153
«Русская тройка», ЗАО.....	161
5.9 <i>Группа Логистика1520.....</i>	<i>164</i>
«Логистика1520», ООО.....	164
«ВМ-транс», ООО.....	167
5.10 <i>Прочие независимые операторы железнодорожных перевозок.....</i>	<i>169</i>
«Трансойл», ООО.....	169
«УВЗ-Логистик», ООО.....	179
«Газпромтранс», ООО.....	187
«ГК «Новотранс», ООО.....	194
«СИБУР-Транс», АО.....	201
«Спецэнерготранс», ЗАО.....	207
«ИСП Транс», ООО.....	213
«Мечел-транс», ООО.....	221
«Совфрахт-Совмортранс», ГК.....	228
«ТрансГрупп АС», ООО.....	234
«Трубная грузовая компания», АО.....	240
«Евросиб СПб-транспортные системы», ЗАО.....	245



«РТ-оператор», ООО.....	252
«Уралкалий», ПАО.....	257
«Уралхим-транс», ООО.....	264
«Лукойл-Транс», ООО.....	272
«МХК «ЕвроХим», АО.....	276
«Фосагро-транс», ООО.....	282
«ЗапСиб-Транссервис», ООО.....	289
СУЭК», АО.....	295
ГК «Максимум».....	304
ГК Содружество.....	307
«РН-Транс», АО.....	310
«РВД-Сервис», ООО.....	315
«ТалГЭК Транс», ЗАО.....	318
«Кузбасстрансцемент», ООО.....	321
«Дальневосточная транспортная группа», АО.....	325
«Акрон-транс», ЗАО.....	330
«Транспортно-логистическая компания», ООО.....	335
«Финтранс ГЛ», ООО.....	337
«Технотранс», ООО.....	341
«Локотранс», ЗАО.....	344
«Алькон», ЗАО.....	348
«Магистральнефтеоргсинтез», ЗАО.....	352
«Системный транспортный сервис», ООО.....	355
«Транснефть-Логистика», ООО.....	359
ГК «Аппарель», ООО.....	364
«Дело», ГК.....	365
«СибУглеМетТранс», ООО.....	367
«УК Промышленно-металлургический холдинг», ООО.....	372
<i>5.11 Рейтинг и описание компаний, занимающихся операционным лизингом подвижного состава.....</i>	<i>376</i>
<i>Brunswick Rail Limited.....</i>	<i>377</i>
«Профтранс», ООО.....	383
НПК «Объединенная вагонная компания», ПАО.....	384
Лизинговая компания «Rail1520».....	387
«Восток1520», ООО.....	390
УК «РэйлТрансХолдинг», ООО.....	393
«РТХ-Логистик», ЗАО.....	398
«ОТЭКО», ГК.....	402
«Трансфин-М», ПАО.....	406
«ТФМ-Оператор», ООО.....	409

**Перечень продуктов ИА «INFOLine» по железнодорожному транспорту и рынкам подвижного состава..... 411**

### Информация об агентстве "INFOLine"



ИА "INFOLine" является независимой компанией и работает на рынке Исследований с 2001 года. Проведенные "INFOLine" в 2005-2015 гг. исследования Железнодорожной отрасли являются лучшими на рынке. Многолетняя постоянная работа по комплексному анализу железнодорожной отрасли, сопровождаемая ежегодным выпуском инициативных продуктов и ведущего отраслевого рейтинга INFOLine Rail Russia TOP, позволяет "INFOLine" иметь в распоряжении необходимые базы данных и предлагать клиентам аналитические продукты высокого качества.

Дополнительную информацию Вы можете получить на [www.advis.ru](http://www.advis.ru) и [www.infoline.spb.ru](http://www.infoline.spb.ru)

## Об Исследовании "Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2016 г. Прогноз до 2019 г."

**Цели исследования:** описание ключевых тенденций в транспортном комплексе России; подробный анализ рынка грузовых железнодорожных перевозок в России; формирование рейтинга операторов грузового железнодорожного подвижного состава России – **INFOLine Rail Russia TOP** – в соответствии с их операционными и финансовыми показателями; описание бизнеса транспортных компаний.

**Ключевые параметры рынка:** В 2015 году погрузка на сети РЖД составила 1223 млн. тонн, грузооборот – 2297 млрд. т-км. В I полугодии 2016 года погрузка выросла на 1,8% и составила 599,5 млн тонн, грузооборот вырос на 1,5% до 1140,1 млрд тарифных тонно-км, а грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – на 1,2% до 1461,6 млрд тонно-км. На рынке железнодорожных грузовых перевозок работает более 1000 собственников и операторов, причем на ТОП-30 операторов приходится почти 76% парка в управлении и более 81% перевозок грузов.

**Актуальность исследования:** в I полугодии 2016 года ситуация в экономике России характеризовалась ухудшением или стагнацией ключевых макроэкономических показателей: так, ВВП снизился на 1,2%, а инвестиции в основной капитал – на 4,6% (по итогам I квартала 2016 года), объем работ по виду деятельности строительство – на 4,6%, а объем промышленного производства практически не изменился (роста всего на 0,1% за 5 месяцев 2016 года). В то же время погрузка на сети «РЖД» в I полугодии 2016 года увеличилась на 1,8%, грузооборот – на 1,5%, а с учетом порожнего пробега вагонов – на 1,2%. Увеличение погрузки и грузооборота обеспечили в основном массовые низкодоходные грузы, в частности, уголь (рост на 4,2%), строительные грузы (рост на 21%), лесные грузы (рост на 7,6%), в то время как по нефти и нефтепродуктам наблюдается снижение погрузки на 8,2%, по металлам – на 1,7%.

Из главных трендов 2015–2016 гг. следует выделить резкий рост объемов списания парка вследствие действия норм Технического регламента таможенного союза 001/2011ТС. В 2015 году было списано 104,3 тыс. единиц, что больше чем за 2012–2014 гг., когда совокупно было списано около 95 тыс. единиц. В 2016 году на рынке грузовых перевозок начал действовать запрет на эксплуатацию груженых вагонов, в отношении которых после 1 января 2016 г. выполнены работы по продлению сроков их службы. В результате за I полугодие 2016 года было списано 66,5 тыс. вагонов (более чем в 1,5 раза больше, чем в I полугодии 2015 года), а закуплено – в 5,5 раз меньше (всего 12 тыс.). В связи со сложным финансовым положением операторов, ограниченной доступностью финансовых ресурсов и высокими процентными ставками по кредитам и лизингу, производство грузовых вагонов в России в I полугодии 2016 года сохранилось на уровне минимумов I полугодия 2015 года и не превысило 14 тыс. единиц. При этом в общей структуре выпуска доля инновационных вагонов выросла с 30% в 2014 году до 66% в 2015 году. Продолжающаяся переориентация покупателей на использование более экономически и технологически эффективных инновационных вагонов позволяет прогнозировать увеличение доли инновационных вагонов в структуре закупок до 70% по итогам 2016 года.

Ввиду того, что списанию подлежал парк в основном крупнейших операторских компаний («ПГК», «ФГК», «Нефтетранссервис»), их доля в общем объеме перевозок начала снижаться: так, доля 30 крупнейших компаний в общем объеме перевозок снизилась с 83% в I квартале 2015 года до 81% в I квартале 2016 года, а доля ТОП-10 соответственно с 59% до 57%. Наряду с этим сохраняется тренд на консолидацию парка подвижного состава в связи с реализацией сделок M&A, а также сделок по аренде крупных пулов вагонов: так, «ФГК» арендовала на 3 года парк «УВЗ-Логистики» и ведёт подготовку к сделке по приобретению парка полувагонов или компании в целом, «Нефтетранссервис» арендовал более 6000 полувагонов у ГК «Трансгарант», «ISR Транс» принимает участие в сделке по покупке 50% акций АО «СГ-транс» у АФК «Система» с целью увеличения парка нефтеналивных цистерн в управлении.

Важным фактором в тарифной политике на железнодорожном транспорте стало упразднение в 2015 году ФСТ России и переход его функций к ФАС России, провозгласившей новый принцип индексации тарифов на перевозку «инфляция минус» с обязательным сокращением ОАО «РЖД» издержек. В рамках новой политики ФАС разрешила перевозчику делать скидки с тарифа в рамках ценового коридора до 25% с тем, чтобы реальное повышение тарифов в целом в 2016 году произошло на 7,5%, а не 9%. Негативным фактором является остающаяся неясность в плане дальнейшего институционального развития отрасли, поскольку регулирующие органы не завершили работу по формированию Целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг до 2020 года. Между тем, как отмечалось в последнем проекте документа, подготовленного Минэкономразвития, ситуация на железнодорожном транспорте характеризуется тем, что «безубыточность РЖД не обеспечивается без масштабной господдержки», сохраняется «дефицит магистральных локомотивов», растет их износ, налицо «дефицит инвестиционных средств для содержания магистральной инфраструктуры», наблюдается «снижение конкурентоспособности железнодорожного транспорта» и его «общей технологической эффективности». Состояние инфраструктуры оценено как дефицитное, с высоким износом, «узкими местами», отставанием провозных возможностей от экономического спроса, большой трудоемкостью содержания.

В сложных и динамично изменяющихся экономических условиях для эффективной коммерческой деятельности от грузовладельцев, операторских и лизинговых компаний требуется качественный и профессиональный конкурентный анализ и прогнозирование конъюнктуры рынка железнодорожных перевозок и подвижного состава. Использование Исследования «Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2016 года. Прогноз до 2019 года» позволяет клиентам ИА «INFOLine» принимать эффективные бизнес-решения на базе объективной и полной аналитической информации.

**Направления использования результатов исследования:** анализ конъюнктуры рынка, выработка стратегии, маркетинговое планирование, мониторинг деятельности конкурентов, бенчмаркетинг, поиск новых клиентов и партнеров.

**Временные рамки исследования:** динамика с 2005 года; итоги 2015 года и I квартала 2016 года (операционные и финансовые показатели); данные по парку подвижного состава на 1 мая 2016 года, прогнозы на 2016–2019 гг.



**Преимущества исследования:** комплексный анализ различных источников (анкетных данных операторов, информационных баз ГВЦ ОАО «РЖД», профильных ведомств др.) сделали исследования INFOLine наиболее авторитетным и востребованным бизнес-сообществом, регуляторами и СМИ.

**Методы исследования и источники информации:**

- анализ баз данных ГВЦ ОАО «РЖД», Минтранса, Росжелдора, Росморречфлота, Росавиации, Ространснадзора, ФГУП «Росморпорт», Минэкономразвития, Росстата и др.;
- анкетирование операторских и оперлизинговых компаний;
- материалы крупнейших отраслевых форумов и конференций, большинство из которых проходят с непосредственным участием специалистов ИА «INFOLine» в качестве докладчиков и модераторов;
- мониторинг более 2000 СМИ и выявление ключевых событий на рынке грузовых перевозок и в транспортном машиностроении, которые ИА «INFOLine» осуществляет с 2002 года в рамках услуги «Тематические новости: «Железнодорожный транспорт РФ» и «Тематические новости: «Железнодорожное машиностроение РФ и стран ближнего зарубежья».

Исследование разбито на две части – аналитическую (первую) и бизнес-справки по 65 крупнейшим операторам подвижного состава, в том числе ТОП-50 операторов по данным ежеквартального рейтинга INFOLine Rail Russia TOP. **В Исследовании, выпущенное в 2016 году, включены бизнес-справки по крупнейшим оперлизинговым компаниям в сегменте железнодорожного подвижного состава, подраздел «Рынок инновационного подвижного состава РФ», а также рейтинги крупнейших собственников и операторов по видам подвижного состава.**

Первая часть Исследования «**Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2016 года. Прогноз до 2019 года**» состоит из четырех основных разделов:

- Макроэкономические показатели транспортной отрасли России
- Состояние и показатели железнодорожного транспорта России
- Рейтинг крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава
- Состояние рынка перевозок в России по видам грузовых вагонов

**Первый раздел** включает описание, анализ ключевых тенденций и долгосрочных показателей (2005-2016 гг.) железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного транспорта.

**Второй раздел** представляет собой подробный анализ основных тенденций развития железнодорожной отрасли в 2001-2016 гг., в том числе основных итогов и последствий реформирования отрасли и особенностей ее нормативного регулирования. Также здесь проанализированы основные тенденции развития подвижным составом в 2015 г. и I полугодии 2016 года, положения обновленной Стратегии развития холдинга РЖД до 2030 года, пояснительные записки к финансовому плану ОАО «РЖД» на 2016 год и инвестиционной программе ОАО «РЖД» на 2016-2017 гг. В раздел также включено описание холдинга РЖД. Кроме того, второй раздел Исследования содержит анализ динамики и структуры основных показателей рынка ж/д грузовых перевозок (грузооборот, погрузка, перевозки, среднее расстояние) в долгосрочной годовой и помесечной динамике (в том числе в разбивке по видам грузов и типам вагонов), а также, анализ скорости и надежности доставки грузов и состояния парка ж/д подвижного состава, основных его характеристик за 2008-2016 гг. (в том числе средний возраст, списание и закупки, структура парка по видам вагонов и т.д.). В разделе также приведены прогнозы объемов перевозок и грузооборота до 2019 года, а также раздел по инновационному подвижному составу.

**Третий раздел** Исследования посвящен рейтингам крупнейших операторов INFOLine Rail Russia TOP с итогами операционной и финансовой деятельности компаний за 2008-2016 гг. Специалистами ИА «INFOLine» была проанализирована информация об основных итогах операционной деятельности 30 крупнейших операторов ж/д подвижного состава. Основные параметры, по которым формировался итоговый рейтинг компаний:

- количество грузовых вагонов в собственности с учетом финансового лизинга;
- количество грузовых вагонов в собственности;
- количество грузовых вагонов в управлении;
- объем перевозки грузов в собственных и арендованных грузовых вагонах;
- объем выручки, чистой прибыли, EBITDA и чистого долга в сегменте грузовых железнодорожных перевозок; рентабельность по чистой прибыли и по показателю EBITDA<sup>1</sup>
- коэффициенты долговой нагрузки

Также, в третьем разделе Исследования проанализирована конъюнктура рынка M&A сделок на рынке оперирования подвижным составом и ситуация по IPO на рынке оперирования. Кроме количественных показателей, по которым были составлены рейтинги, также были рассчитаны показатели эффективности деятельности операторов, в том числе технологические (общий объем грузов, перевезенный за год в одном вагоне) и финансовые (отношение выручки к количеству парка в управлении и к общему объему перевозок грузов).

**В четвертом разделе** Исследования приведен анализ текущего состояния и долгосрочной динамики операционных показателей рынка грузовых вагонов по их видам (полувагоны, цистерны и т.д.). Раздел содержит рейтинги операторов по видам подвижного состава, годовую динамику основных показателей рынка (грузооборот, в том числе и по типам сообщения), среднее расстояние перевозок, объем перевозок (в том числе и по типам грузов), а также, месячную динамику перевозок. Также, в разделе охарактеризованы основные параметры парка данных видов

<sup>1</sup> В Исследовании приведена информация по валовой выручке по итогам 2015 года и I кв. 2016 года по компаниям, раскрывшим финансовую отчетность или предоставившим финансовые показатели к 1 июля 2016 года. Рейтинги по финансовым показателям приведены по итогам 2014 года и будут обновлены по итогам 2015 года по мере раскрытия финансовой отчетности участниками рейтинга в течение июля 2016 года

вагонов (количество на 1.05.2016 г., объем списаний и закупок за 2005 - 2016 гг. и прогноз до 2019 г., структура закупок по типам собственников и операторов, структура парка по типам собственников и операторов, крупнейшие собственники и операторы, крупнейшие лизинговые компании по количеству данных видов вагонов в лизинговом портфеле). В разделе также приведены прогнозы объемов железнодорожных перевозок и грузооборота по основным видам грузов до 2019 года (перевозки структурированы по видам подвижного состава, в которых преимущественно осуществляется перевозка соответствующего груза).

**Во вторую часть Исследования** включены 65 бизнес-справок по крупнейшим операторам подвижного состава в стране. **В обновленной версии Исследования содержатся также бизнес-справки по оперлизинговым компаниям.** Бизнес-справки по всем представленным компаниям содержат актуальную информацию об истории развития компании, структуре акционерного капитала, структуре холдинга, основные сделки M&A, динамике и структуре парка подвижного состава компании, закупках подвижного состава, динамике и структуре перевозок грузов (по видам грузов, по видам вагонов), а также динамике финансовых показателей и планах развития компании.

Бизнес-справки по компаниям сгруппированы в 4 раздела:

- **Дочерние операторские компании холдинга ОАО «РЖД»** (АО «Федеральная грузовая компания», ОТЛК (ПАО «ТрансКонтейнер» и АО «РЖД Логистика»), ОАО «РейлТрансАвто», АО «Рефсервис», GEFCO);
- **Крупнейшие независимые холдинги** (Universal Cargo Logistics Holding (АО «ПГК», ООО «НТК»), Globaltrans (ООО «Балттранссервис», АО «НПК», ООО «ГТИ Менеджмент» (бывш. ООО «Севтехнотранс»), ООО «Синтезрейл», ООО «Ферротранс» (ООО «ГТИ «Менеджмент»), ООО «Стилтранс»), ГК Rail Garant (ООО «ТТК», ООО «Транс Синергия», ООО «Оптим ТрансАвто», ООО «Спецтрансгарант», ЗАО «Параллель», ООО «РГ-транс»), Rail Transports Company (ЗАО «РусАгроТранс», ООО «Рустраском», ООО «А-Транс», ООО «Грузовая компания»), железнодорожные активы АФК «Система» (ОАО «СГ-транс», ООО «Финансовый альянс»), ГК «Сумма» (группа «Трансгарант», ЗАО «Русская тройка»), АО «Нефтетранссервис» (АО «Нефтетранссервис», ООО «Транс Интеграция» (бывш. «Евраз-транс»), Группа «Логистика1520» (ООО «Логистика1520», ООО «ВМ-Транс»);
- **Операторы, не входящие к холдинги** (ООО «Трансойл», ООО «УВЗ-логистик», ООО «Газпромтранс», ОАО «ХК «Новотранс», ООО «Трансгруп АС», ООО «РТ-оператор», ГК «Совфракт-Совмортранс», ООО «ИСП Транс», ООО «Мечел-транс», ЗАО «Спецэнерготранс», ЗАО «Сибур-Транс», ООО «Запсиб-Транссервис», ЗАО «Трубная грузовая компания», ЗАО «Евросиб СПб-ТС», ОАО «Уралкалий», ООО «Лукойл-транс», ЗАО «РН-транс», ОАО «МХК «Еврохим», ООО «РВД-Сервис», ООО «ФосАгро-транс», ЗАО «ТалТЭК Транс», ОАО «СУЭК», ООО «Уралхим-транс», «Балтсервис», ООО (ГК «Содружество»), ООО «Кузбастрансцемент», ГК «Максимум», ОАО «Дальневосточная транспортная группа», ЗАО «Акрон-транс», ООО «Транспортно-логистическая компания», ООО «Финтранс ГЛ», ГК «Технотранс», ООО «Транснефть-логистика», ОАО «Востокнефеттранс», ЗАО «Магистральнефтеоргсинтез», ГК «Аппарель», ЗАО «Алькон», ООО «Системный транспортный сервис», ГК «Дело», ЗАО «Локотранс», ООО «Сибуглеметтранс»;
- **Операционный лизинг** (Brunswick Rail (в том числе ЗАО «Профтранс»), УК «РэйлТрансХолдинг» (в том числе ЗАО «РТХ-Логистик» (ранее ЗАО «ЗР»)), ГК «ОВК» (в том числе RAIL1520, Восток1520), ГК «ОТЭКО»; ПАО «Трансфин-М» (в том числе «ТФМ Оператор», ООО)

## Раздел I. Макроэкономические показатели развития транспорта в России

### 1.1 Состояние и основные показатели транспортного комплекса России

Транспортная сеть России вследствие большой территории страны является одной из самых протяженных в мире. Она включает в себя X млн км автомобильных дорог с твердым покрытием, X тыс. железнодорожных путей общего пользования и X тыс. путей необщего пользования, X тыс. км водных судоходных путей, X тыс. трубопроводов. При этом существенным недостатком российской транспортной системы является ее радиальный (звездообразный) характер, сложившийся исторически ввиду политического развития страны как государства с очень сильной централизацией. Все основные сухопутные пути сообщения связывают центр с регионами, в то время как межрегиональные транспортные коммуникации, а соответственно и локальные товарные рынки, остаются недостаточно развитыми. <...>

То, что российские железные дороги до сих пор остаются сферой регулируемой государством «естественной монополии», не способствует созданию в транспортной деятельности страны развитой конкурентной среды, а, соответственно, действию здесь антизатратных рыночных механизмов. Также вмешательство государства в механизм ценообразования на преобладающем виде транспорта препятствует выполнению транспортным тарифом функции «санитара экономики», в результате чего развиваются такие явления как массовая продажа за рубеж сырья, нерациональное размещение производительных сил, перекрестное субсидирование неэффективных собственников и др. <...>

Тем не менее, если протяженность железнодорожных путей за 80 лет увеличилась лишь на X% (с X тыс. км до X тыс. км), причем электрифицированными из них остаются только X%, то длина автомобильных дорог с твердым покрытием выросла в X раз (с X тыс. км до X млн. км). Однако наряду с этим нагрузка на железнодорожную сеть возросла почти в X раз (с X млрд. т.км до X трлн. т.км). <...> При этом в России протяженность путей необщего пользования сократилась с 2000 года с X тыс. км до X тыс. км или на X %.

<...> В настоящее время соотношение протяженности внутренних водных путей, железных и автомобильных дорог составляет в Европейской части России 1:1: X, в Германии – 1:6: X, во Франции - 1:6: X).

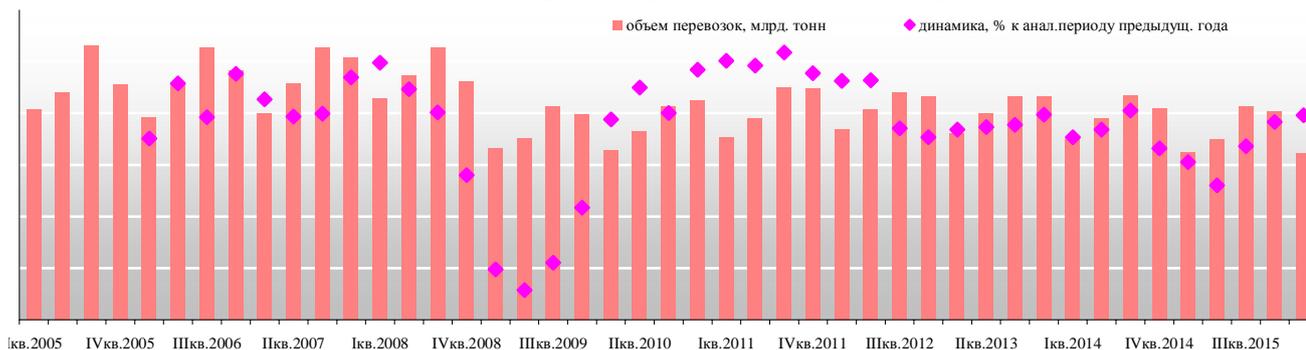
<...> В плане тарифообразования часть транспортных услуг в России осуществляется по свободным ценам (перевозки автомобильным, водным и воздушным транспортом, аренда вагонов, услуги портов), часть – по регулируемым государством ставкам (железнодорожные перевозки, трубопроводный транспорт, услуги аэропортов, проезд по автодорогам федерального значения 12-тонных грузовых автомобилей). В 2015 году тарифы на грузовые перевозки (без трубопроводного транспорта) увеличились на X %, в то время как потребительские цены выросли на X %. При этом наибольший вклад в удорожание транспортных продуктов внес железнодорожный транспорт <...>

В 2014 году нестабильная экономическая ситуация, девальвация рубля, обострение международных отношений в связи с ситуацией вокруг Украины и др. привели к тому, что объем перевозок грузов всеми видами транспорта сократился на X% относительно показателя 2013 года. В 2015 году снижение продолжилось до X млрд. тонн, что на X% меньше, чем в 2014 году и на X% меньше, чем в 2005 году. <...>

В I кв. 2016 года объем перевозок всеми видами транспорта остался практически на уровне прошлого года, составив X млн. тонн.

Ниже представлена динамика объемов перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2005-2015 гг. и в I квартале 2016 года.

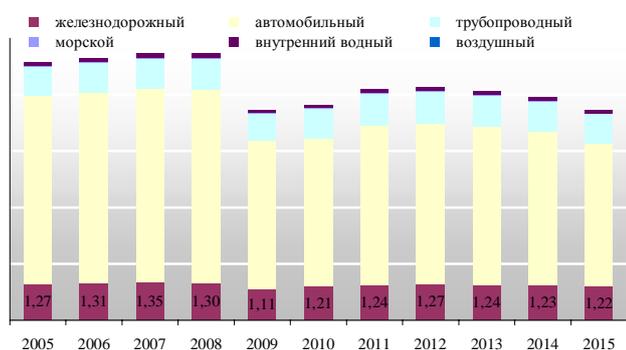
Рисунок 5. Динамика объёмов перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2005-2016 гг.



Источник: ФСГС

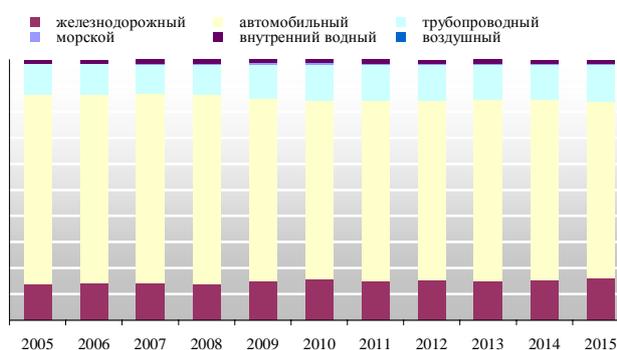
<...> В структуре перевозок грузов в России в 2005-2015 гг. преобладал автомобильный транспорт, на долю которого приходилось в среднем около X% от общего объема. По итогам 2015 года автомобильные грузовые перевозки сократились по сравнению с 2014 годом на X% до X млрд. тонн с долей на перевозочном рынке X%. Железнодорожные перевозки грузов в 2015 году занимали долю X% с объемом X млрд. тонн. В 2015 году вследствие ряда проблем ж/д отрасли (высокие тарифы, неудовлетворительные скорость и надежность доставки грузов, отстающие от требований времени сервис и качество обслуживания, в том числе возможность гибко менять объемы заявленных грузов и т.д.) многие грузовладельцы продолжили работу по изменению логистических схем в пользу автомобильных перевозок. <...>

Рисунок 7. Динамика объёмов перевозок грузов по видам транспорта в России в 2005-2015 гг., млрд. тонн



Источник: ФСГС

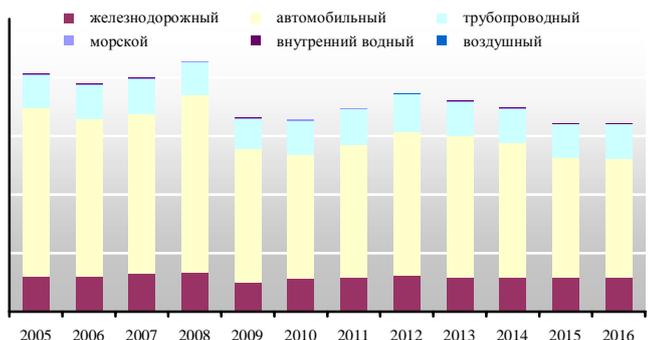
Рисунок 8. Структура объёмов перевозок грузов по видам транспорта в России в 2005-2015 гг., %



Источник: ФСГС

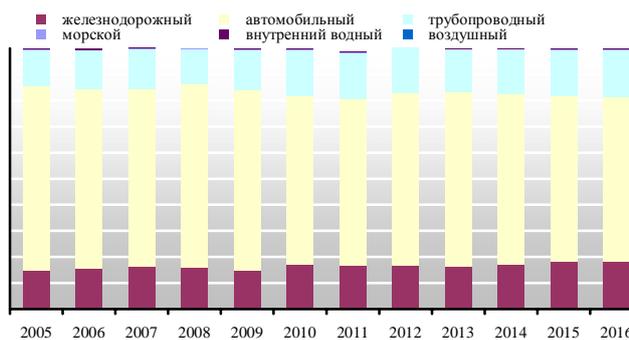
В I квартале 2016 года автомобильным транспортом было перевезено X млрд тонн грузов, что соответствует уровню аналогичного периода 2015 года. Железнодорожный транспорт перевез – X млрд тонн. При этом доли разных видов транспорта в общем объеме перевозок изменились незначительно. <...>

Рисунок 9. Динамика объёмов перевозок грузов по видам транспорта в России в I кв. 2005-2016 гг., млрд. тонн



Источник: ФСГС

Рисунок 101. Структура объёмов перевозок грузов по видам транспорта в России в I кв. 2005-2016 гг., %



Источник: ФСГС



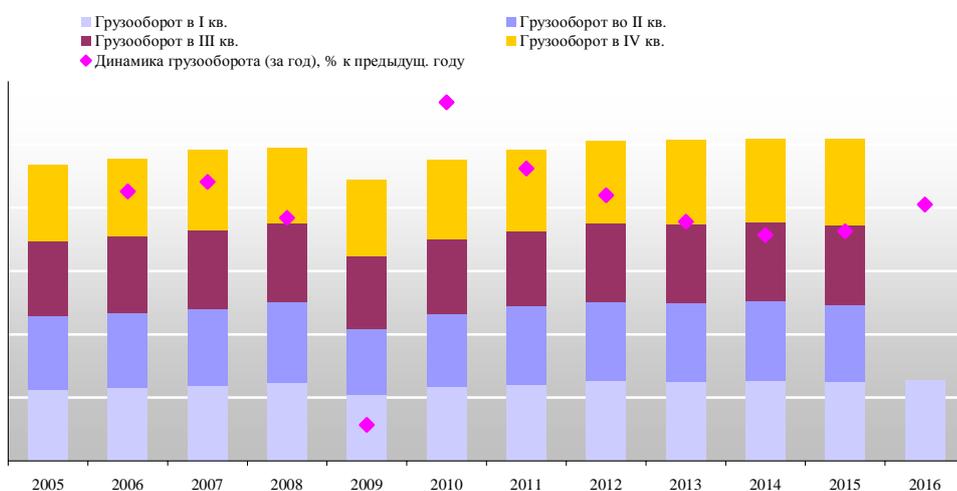
Введение с 15 ноября 2015 года платы за проезд по федеральным дорогам общего пользования грузовиков массой более 12 тонн, а также проводимая в последнее время политика Росавтодора по ограничению весовых норм и ужесточению контроля над грузовыми автомобильными перевозками привели к снижению ценовой конкурентоспособности автотранспорта. <...>

В 2016 году цена доставки груза автомобильным транспортом выросла на 5–15%, а по ряду инертных грузов и выше. В результате в I полугодии наблюдался некоторый возврат части грузов на железнодорожный транспорт. <...>

Однако, по мнению INFOLine, это не приведет к радикальному возврату грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт, пока потребителю не будут предложены экономически эффективные мультимодальные сервисы с участием железнодорожного транспорта, обеспечивающие высокую скорость и стабильность сроков перевозок. <...>

По итогам 2015 года грузооборот всех видов транспорта составил X млрд. т-км, что на X% больше показателя 2014 года. <...>

Рисунок 12. Грузооборот транспорта в РФ в I-IV кварталах 2005-2016 гг., млрд. т-км

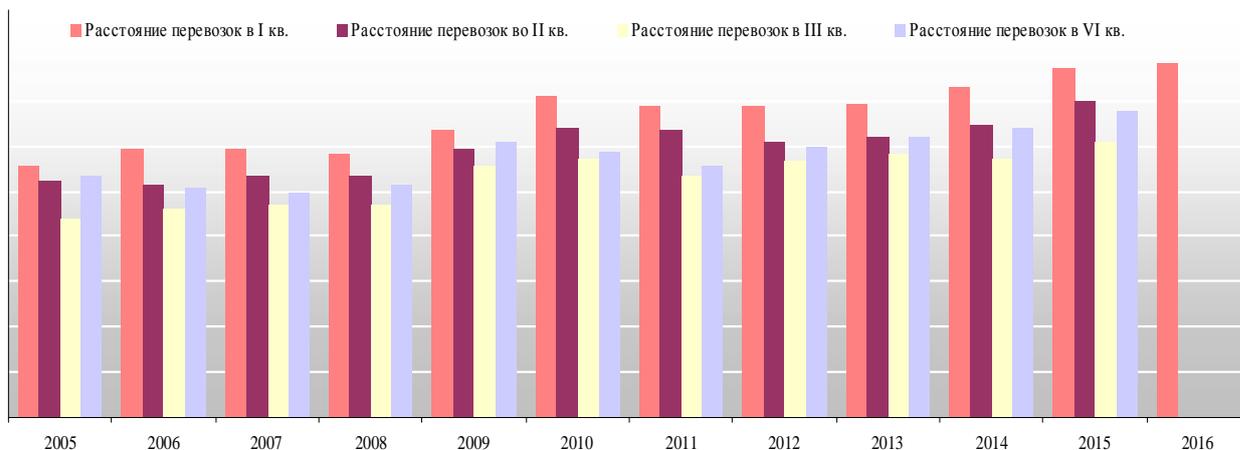


Источник: ФСГС

Среднее расстояние перевозок всеми видами транспорта в 2015 году росло и достигло X км. Увеличение к 2014 году составило X%, а к 2005 году – X%. <...>

В I кв. 2016 года рост дальности перевозок продолжился. Среднее расстояние составило X км, что на X% выше уровня прошлого года. <...>

Рисунок 22. Среднее расстояние перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2005-2016 гг., км



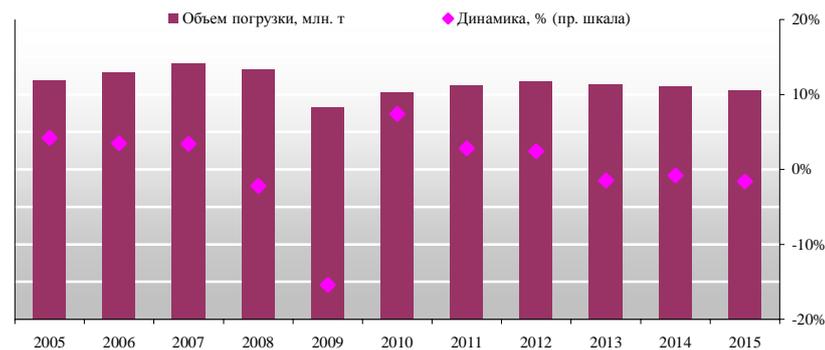
Источник: ФСГС

## Раздел II. Состояние и показатели железнодорожного транспорта России

### 2.2 Основные показатели железнодорожного транспорта

В послекризисный период объемы перевозок на железнодорожном транспорте поднялись в 2012 году до **X** млн тонн, но до уровня 2007 года (**X** млн тонн) не восстановились, начав опять снижаться. В 2014 году падение к 2013 году составило **X**%, а в 2015 году к 2014-му – **X**%. Снижение объемов грузовых перевозок обуславливалось с одной стороны состоянием экономики, а с другой - отсутствием у ОАО "РЖД" существенных стимулов и необходимого набора инструментов для повышения клиентоориентированности, более гибкого реагирования на спрос и улучшения качества перевозочной услуги. Если в конкурентной операторской сфере профицит вагонов обусловил радикальное снижение ставок и рост качества работы, то в монопольном инфраструктурно-перевозочном сегменте, занимающем порядка 80 - 85% рынка железнодорожных перевозок, наблюдался дефицит провозных мощностей, старение основных фондов, рост тарифов и усложнение правил перевозок с введением месячного планирования заявок. То есть противопоставить общей неблагоприятной экономической ситуации какие-либо меры прорывного характера игрокам рынка железнодорожных перевозок в целом не удалось, несмотря на некоторые положительные результаты локального характера. <...>

Рисунок 27. Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в 2005-2015 гг., млн. тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

В результате **погрузки** в 2015 году составила, по данным ГВЦ, **X** млн тонн, что на **X**% меньше уровня предкризисного 2007 года. <...>

В I квартале 2016 года ситуация с погрузкой несколько улучшилась. По данным ГВЦ за три месяца было погружено **X** млн тонн грузов, что на **X**% больше уровня аналогичного периода прошлого года. (При этом нужно учесть, что в феврале 2016 года на одни сутки было больше, чем в прошлом году). В целом погрузка коррелировала с конъюнктурой предъявления грузов, на которую в свою очередь решающее влияние оказывали производство промышленной продукции в России и условия ее продажи за рубеж. <...>

#### Тенденции перевозок по видам грузов в I квартале 2016 года

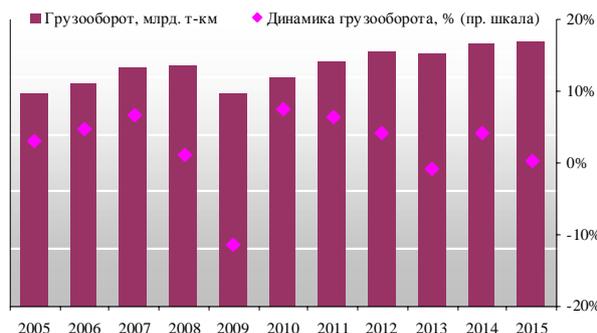
**Уголь** показал существенный рост погрузки в **X**%. При этом добыча угля в том же периоде, по данным Минэнерго, увеличилась по сравнению с аналогом прошлого года на **X**%, а экспорт – на **X**%. Внутренние железнодорожные перевозки угля приросли на **X**%, экспорт – на **X**%. Увеличились поставки угля в Южную Корею, Китай, на Украину, в Финляндию, Польшу. Экспортные цены на российский энергетический уголь за пять лет снизились в **X** раз, а на коксующиеся угли – в **X** раз. При этом Минэнерго прогнозирует дальнейшее снижение цен на уголь. В этой связи намерение РЖД повысить тарифы на перевозку угля в рамках нового Прейскуранта № 10-01 встретит ожесточенное сопротивление угольных компаний. В то же время закрытие шахт в Китае, выход на индийский рынок, рост импорта угля в Южной Корею создают благоприятные факторы общей конъюнктуры международного рынка угля. Минэнерго прогнозирует, что в 2016

году объем добычи и экспорта российского угля сохранится на уровне 2015 г. (X млн т и X млн т соответственно).

**Нефть и нефтепродукты:** перевозки упали в I квартале 2016 года на X%. Между тем по данным Минэкономразвития в этот период в России добыча нефти сырой увеличилась на X%, а экспорт вырос на X%. При этом введенный год назад налоговый маневр в нефтяной отрасли продолжал обуславливать дальнейшее сокращение выпуска мазута (минус X%) и дизтоплива (минус X%). <...>

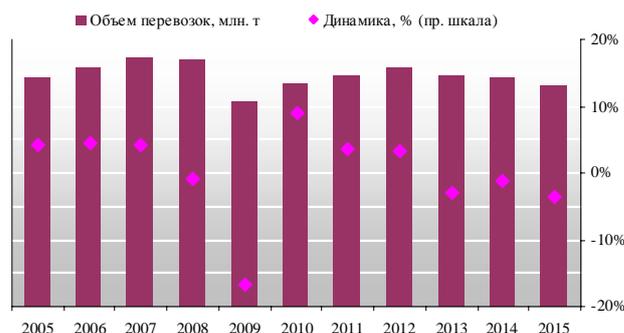
Ниже приведены **грузооборот и объем перевозок**<sup>2</sup> железнодорожным транспортом (без учета пробега вагонов в порожнем состоянии) в 2005-2015 гг. <...>

Рисунок 30. Грузооборот железнодорожного транспорта России в 2005-2015 гг.



Источник: ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 31. Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России в 2005-2015 гг.

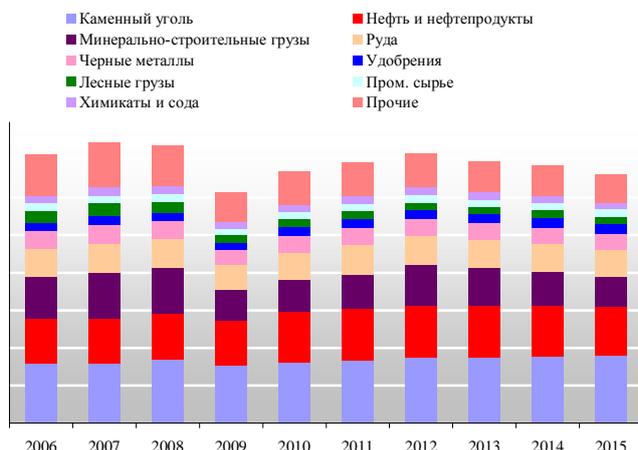


Источник: ГВЦ ОАО "РЖД"

В I квартале 2016 года грузооборот РЖД составил X млрд.т-км, что выше уровня прошлого года на X%.<...>

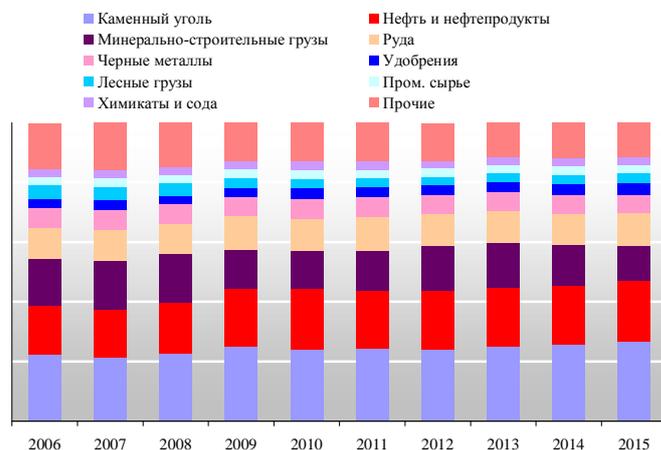
По объему перевозок в 2015 году основные грузы продемонстрировали разнонаправленную динамику: так, перевозки угля выросли на X%, руды цветных металлов – на X%. В то же время перевозки нефтяных грузов сократились на X%, строительных – на X%, цемента – на X%, металлолома – на X%, а черных металлов – на X%.

Рисунок 34. Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2006-2015гг., млн. т



Источник: ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 35. Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2006-2015гг., %



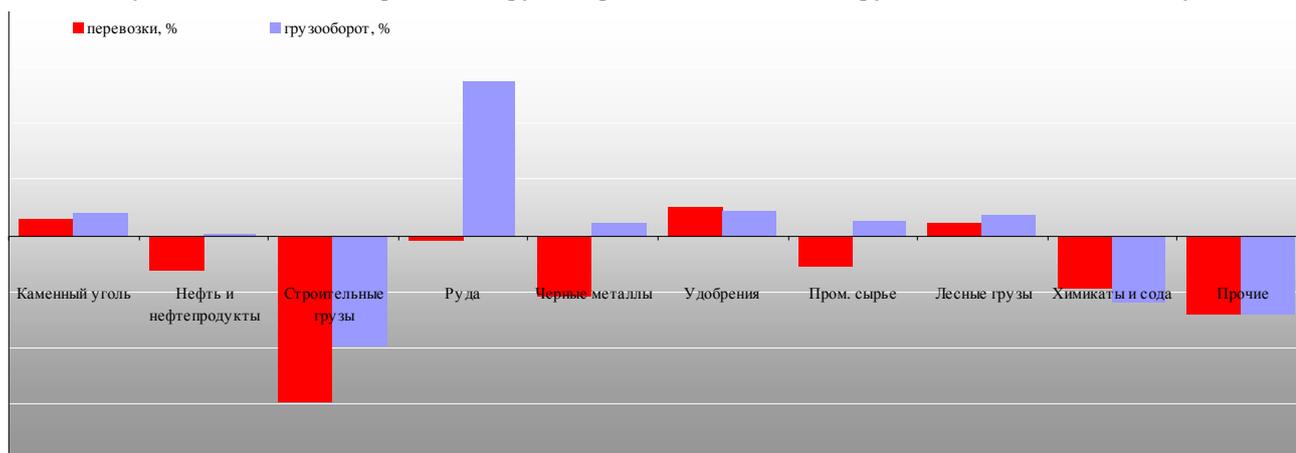
Источник: ГВЦ ОАО "РЖД"

В I квартале 2016 года доля угля в общей структуре перевозок РЖД продолжала расти, увеличившись с X% до X%. При этом в предкризисном 2007 году она составляла лишь X%, что свидетельствует о негативной устойчивой тенденции в РЖД увеличения в перевозках доли самого массового низкодоходного груза. <...>

На диаграмме показана динамика перевозок грузов и грузооборота основных грузов за 2015 г. в процентах к 2014 г. <...>

<sup>2</sup> Объем перевозки отличается от объема погрузки на величину импортных и транзитных перевозок.

Рисунок 44. Динамика перевозок и грузооборота основных видов грузов за 2015 год к 2014 году, %



Источник: ГВЦ ОАО "РЖД"

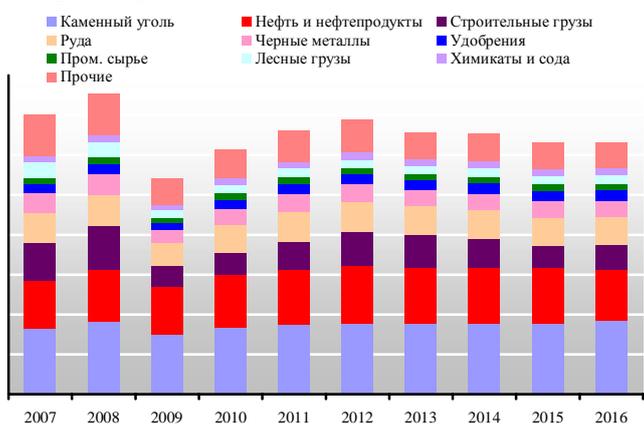
В I квартале 2016 года **грузооборот** РЖД составил 564 млрд.т-км, что выше уровня прошлого года на **X%**. Объем перевозок достиг **X** млн тонн, что на **X%** меньше, чем в 2015 году. <...>

В структуре перевозок в 2006-2015 гг. основной объем приходился на каменный уголь (доля в 2015 году - **X%**), нефть и нефтепродукты (**X** %), а также строительные грузы (**X** %). В посткризисный период в структуре перевозок доля каменного угля, а также нефти и нефтепродуктов несколько выросла, что связано с изменениями абсолютных и относительных объемов перевозок основных грузов. При этом доля строительных грузов сократилась в 2015 году на **X** п.п. <...>

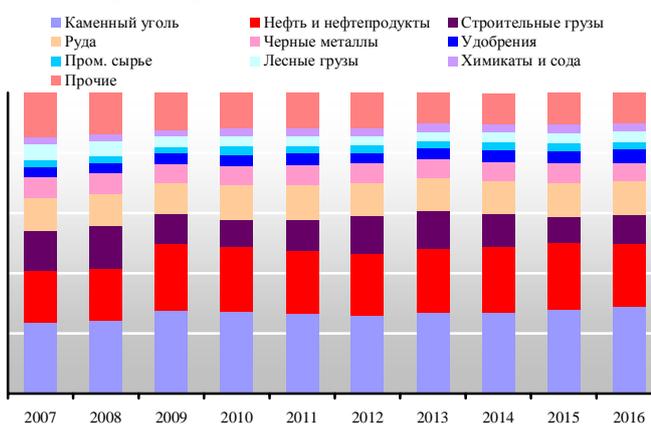
В I квартале 2016 года доля угля в общей структуре перевозок РЖД продолжала расти, увеличившись с **X%** до **X%**. При этом в предкризисном 2007 году она составляла лишь **X%**, что свидетельствует о негативной устойчивой тенденции в РЖД увеличения в перевозках доли самого массового низкодоходного груза. При этом доля также низкодоходных строительных грузов выросла за год с **X%** до **X%**, а высокодоходной нефти, напротив, снизилась с **X%** до **X** %.

Рисунок 36. Динамика перевозок основных грузов ж/д транспортом в России в I кв. 2007-2016гг., млн. т

Рисунок 37. Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в I кв. 2007-2016гг., %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

Объем перевозок различных грузов поквартально в 2012 – 2016 гг. представлен в таблице.

Таблица 8. Объем перевозок грузов по железной дороге в I-IV кварталах 2012-2016 года, млн. тонн

Вид груза	2012				2013				2014				2015				I кв. 2016 к I кв. 2015, %	
	I	II	III	IV														
Каменный уголь	88,9	81,8	83,8	92,8	88,9	82,8	82,1	95,9	87,7	80,1	87,4	96,3	89,3	82,0	86,5	99,1	91,9	3,0%
Нефть и нефтепродукты	71,6	68,2	67,4	71,9	70,8	65,9	66,6	69,7	71,3	65,9	66,1	69,5	69,4	64,4	65,4	65,3	64,9	-6,6%
Строительные грузы	43,6	59,5	62,9	49,3	40,3	57,7	59,9	47,2	36,7	52,1	53,5	41,6	27,2	41,7	48,0	39,8	30,5	12,0%
Руда железная и марганцевая	30	31,4	31,6	32,9	29,3	30,6	31,1	31,5	29,5	30,6	30,4	30,7	29,5	29,9	29,7	30,0	28,8	-2,2%

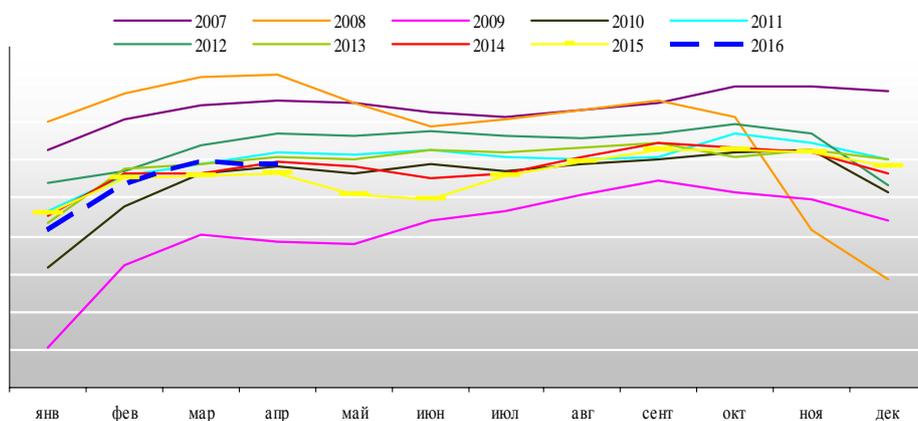
Источник: данные ГВЦ «РЖД» (отчет ЦО-12 по прибытию)



<...> В I квартале 2016 года обращает на себя внимание рост перевозок и грузооборот строительных грузов на X% и X%, а также падение нефти и нефтепродуктов на X% и X% соответственно. При этом разновекторных трендов ни один груз не продемонстрировал. <...>

Уровень среднесуточной погрузки на сети «РЖД» в I квартале 2016 года был примерно на уровне аналога прошлого года – X млн тонн в сутки.

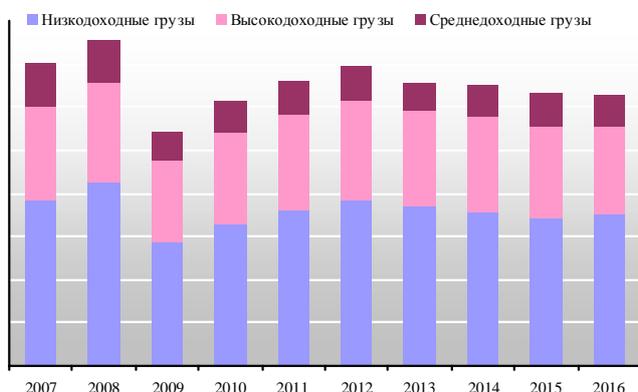
Рисунок 46. Динамика объемов среднесуточной погрузки в 2007-2016 гг., тыс. тонн



Источник: ОАО «РЖД»

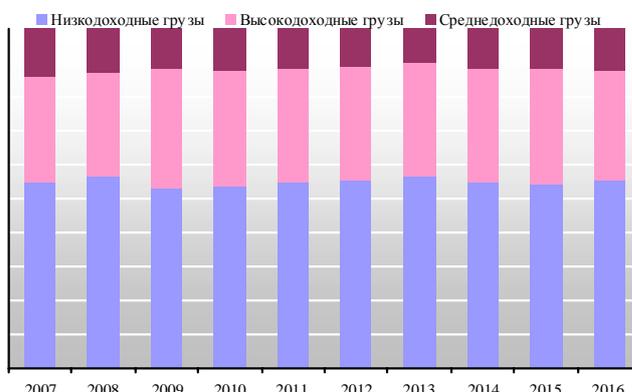
<...> В I квартале 2016 года низкодоходные грузы составили X%, увеличившись на X п.п. по сравнению с аналогичным периодом X года, а высокодоходные, наоборот, упали на X п.п. до X%.

Рисунок 50. Динамика ж/д перевозок грузов в I кв. 2007-2016 гг. по сегментам доходности, млн. тонн



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

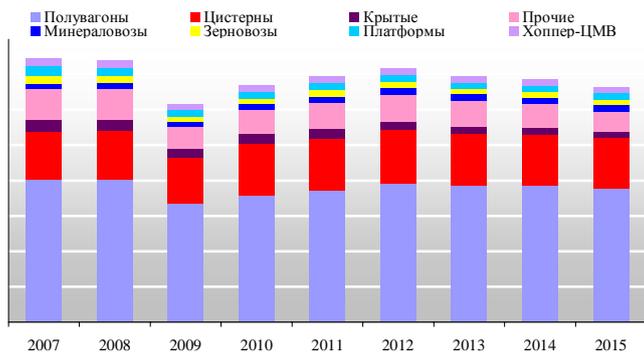
Рисунок 51. Структура ж/д перевозки грузов в I кв. 2007-2016 гг. по сегментам доходности, %



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

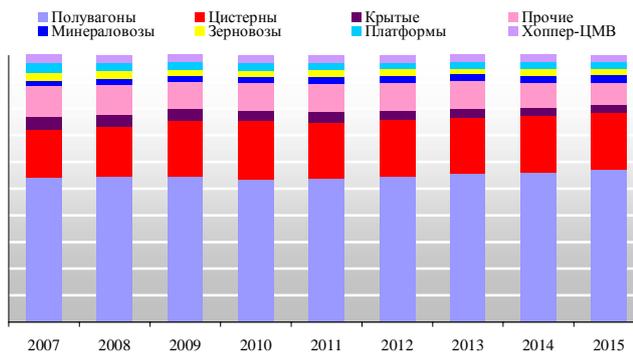
<...> По объемам перевозок доля полувагонов в 2015 г. составляла 57,1%, цистерн – 21,4%, платформ – 2,8%. При этом объем перевозок в полувагонах упал на 1,7%, цистернах – на 3,1%, платформах – на 0,1%.

Рисунок 61. Динамика объема грузоперевозок ж/д транспортом по типам вагонов в России в 2007-2015 гг., млн. т



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

Рисунок 62. Структура грузоперевозок ж/д транспортом по типам вагонов в России в 2007-2015 гг., %



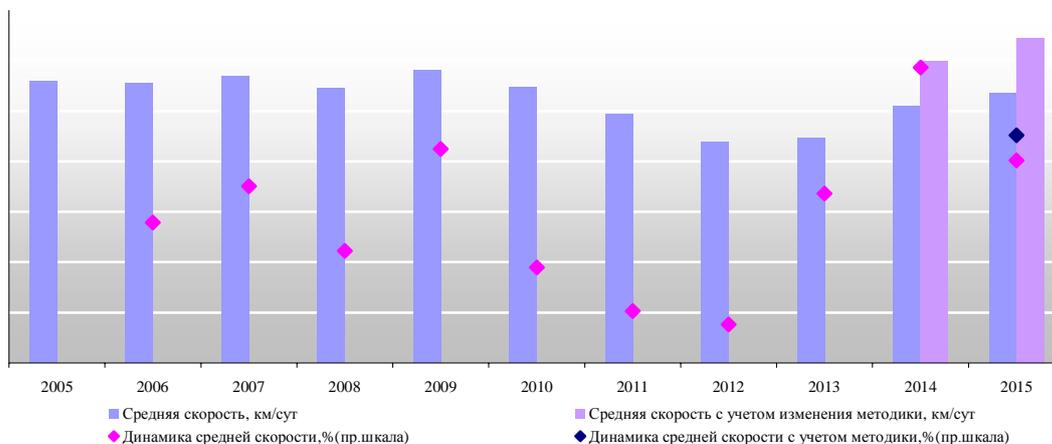
Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

**Демонстрационная версия. В разделе представлена структура и динамика показателей объема грузоперевозок, грузооборота и средней дальности перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2007- 2016 гг.**

### 2.3 Анализ скорости и надежности доставки грузов железнодорожным транспортом

Средняя скорость доставки грузов на протяжении 2005-2014 гг. менялась неравномерно. Так, после сокращения скорости доставки грузов ж/д транспортом в 2006 году на фоне роста объемов перевозок и дефицитом парка, в 2007 году наблюдался рост средней скорости, который, сменился падением в 2008 году. Повышение скорости доставки грузов в 2009 году объяснялось <...>

Рисунок 73. Динамика средней скорости доставки одной отправки в 2005-2015 гг., км/сут



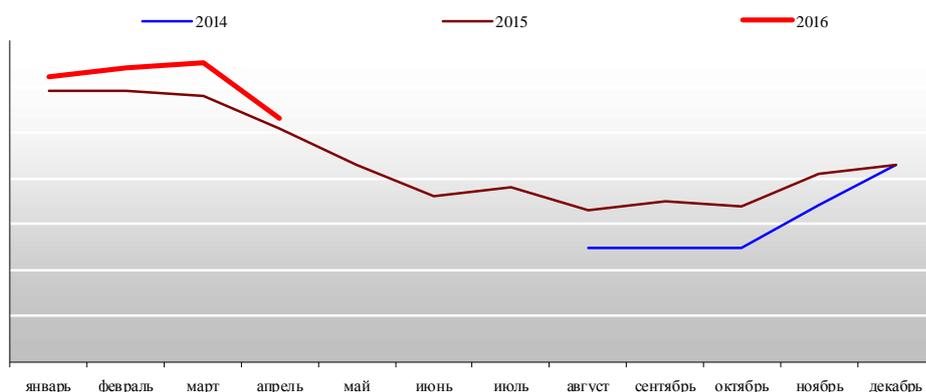
Источник: ГВЦ ОАО «РЖД», расчеты ИА «INFOLine»

Основной причиной значительного увеличения скорости доставки грузовых отправок является принятое в марте 2014 г. изменение в методике учета вагонов, задействованных во внутривозвратных перевозках и порожних вагонов, направляемых для временного размещения на путях общего пользования <...>

Согласно материалам раскрытия информации РЖД за 2014-2016 гг (форма 9д-5), в течение 2015 года участковая скорость на сети РЖД превышала показатели 2014 года в среднем на X км/час, а в январе 2016 года участковая скорость выросла на X% по отношению к показателю января 2015 года и составила X км/час. Техническая скорость при этом в январе 2016 года составляла X км/час, что примерно соответствует показателю января 2015 года. Средняя скорость доставки одной отправки по форме 9д-5 в январе 2016 года составила X км/сутки.



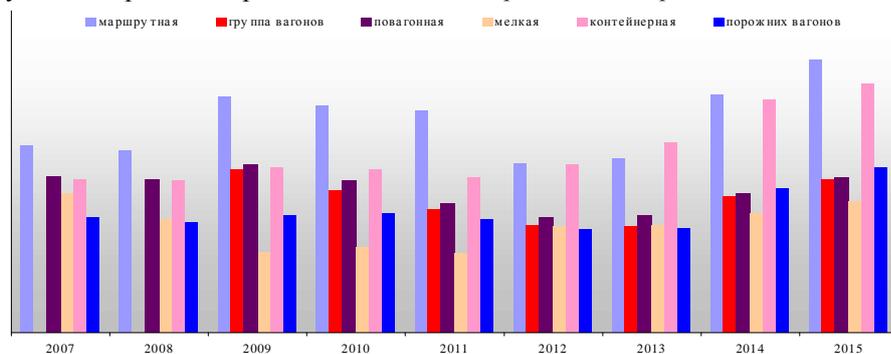
Рисунок 77. Динамика технической скорости доставки одной отправки ж/д транспортом в России в 2014-2016 гг..



Источник: ОАО "РЖД"

В 2015 г. средняя скорость доставки грузовых отправок увеличена к уровню 2014 г. на X км/сут. (X%) до X км/сут., в том числе в груженных вагонах – на X км/сут. (X%) до X км/сут.

Рисунок 79. Средняя скорость доставки одной отправки по категориям в 2007-2015 гг., км/сут.



Источник: ГВЦ ОАО "РЖД"

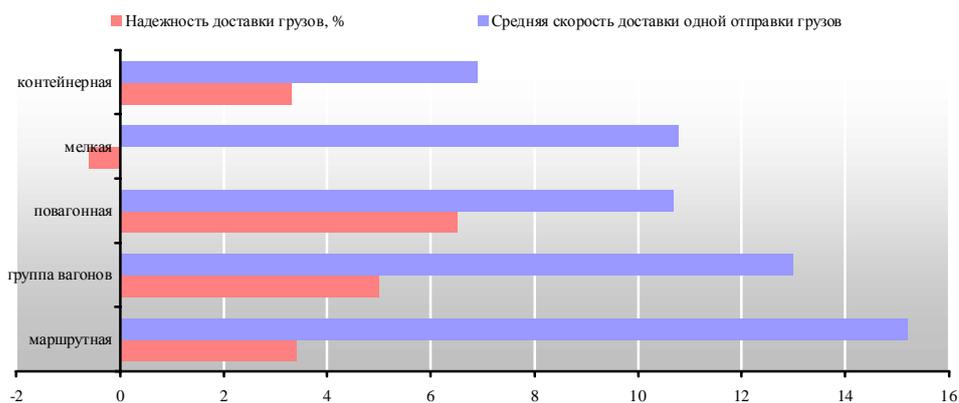
При этом средняя скорость доставки порожних вагонов увеличилась на X% (до X км/сут.).

Средняя скорость доставки отправок в груженных вагонах увеличена по категориям:

- маршрутные – на X % (до X км/сут.);
- группами вагонов – на X % (до X км/сут.);
- повагонные – на X % (до X км/сут.);
- мелкие – на X % (до X км/сут.);
- контейнерные – на X % (до X км/сут.).

<...> В 2015 г. в структуре грузовых отправок по категориям увеличилась доля отправок группами вагонов (до X%) по сравнению с уровнем 2014 г., а наибольшая доля (X%), по-прежнему занимаемая повагонными отправлениями – снизилась. . <...>

Рисунок 84. Относительное изменение скорости и надежности доставки грузов по категориям отправок в груженых вагонах в 2015 г. к 2014 г.



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

<...> В 2015 г. X% всех просроченных по сети отправок приходилось на порожние вагоны. Основной причиной этого является нарушение рационального баланса вагонного парка, отвечающего реальным потребностям грузоперевозок. Привлечение к перевозке дополнительных объемов доходных грузов требует дальнейшего повышения качества их доставки, особенно в высококонкурентных сегментах грузовых перевозок. Значительное конкурентное давление железнодорожный транспорт испытывает со стороны автомобильного транспорта при перевозках таких грузов, как зерно, автомобили, грузы в контейнерах, цемент, рыба, картофель, овощи, фрукты, другие продовольственные грузы, промышленные товары, сборные грузы. В 2015 г. скорость доставки грузов, при перевозке которых существует высокая степень конкуренции с автомобильным транспортом, увеличена до <...>

**Демонстрационная версия. В разделе представлена информация о скорости и надежности доставки грузов ж/д транспортом в 2007- 2016 гг.**

## 2.4 Состояние парка железнодорожного подвижного состава

Дефицит вагонного парка на советских железных дорогах являлся одной из наиболее существенных проблем железнодорожного транспорта страны и экономики в целом.

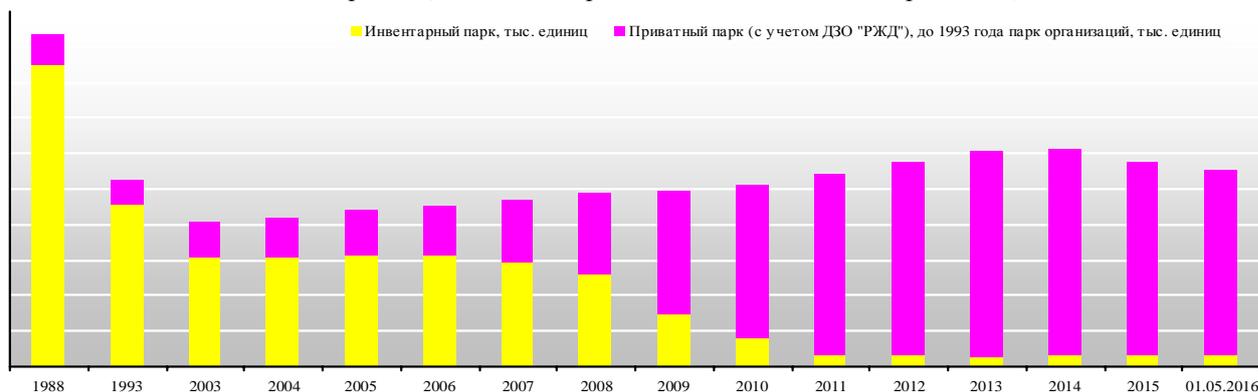
<...> После принятия ряда регуляторных решений новым важным трендом стало начавшееся в 2015 году сокращение совокупного парка. В конце года он насчитывал X тыс. единиц, что меньше уровня 2014 года на X тыс. ед. или 6,4%. На снижение парка наибольшее влияние оказали <...>

В 2016 году к этим факторам добавился введенный во исполнение поручения Президента РФ Приказом Минтранса № 382 от 25.12.2015 г.<sup>3</sup> запрет на эксплуатацию груженых вагонов с продленным сроком службы после 1 января 2016 года. <...>

В результате на 1 мая 2016 года парк составил X тыс. ед., сократившись по сравнению с концом 2015 года на X%. При этом инвентарный парк насчитывал X тыс. ед. (минус X%), а приватный – X тыс. ед. (минус X%). <...>

<sup>3</sup> Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 25.12.2015 № 382 "О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286" (Зарегистрирован в Минюсте России 31.12.2015 № 40409). Текст доступен по ссылке: <http://docs.cntd.ru/document/420327240>

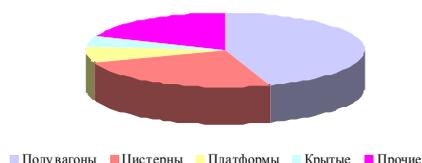
Рисунок 91. Динамика парка подвижного состава в СССР в 1988 и в России 1993-2016 гг., тыс. единиц на конец периода (по годам – перепись, 2010-2016гг. – номерная база)



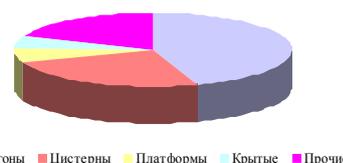
Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

<...> В структуре парка подвижного состава РФ на 1 мая 2016 г. преобладают полувагоны (X%) и цистерны (X%). Как видно из приведенных ниже диаграмм, за 4 месяца 2016 года доля полувагонов снизилась на X п.п., а доля цистерн увеличилась на X п.п. <...>

Рисунок 92. Структура парка подвижного состава по видам на 1.05.2016 года, % Рисунок 93. Структура парка подвижного состава по видам на 1.01.2016 года, %



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

<...> Структура парка грузового железнодорожного подвижного состава на 1 января и 1 мая 2016 года по принадлежности (приватный, инвентарный и парк в целом) в разрезе основных видов вагонов представлена в таблице. Характерно, что средний возраст приватного парка за год снизился с X года до X года, а инвентарного – остался прежним (X г.). В целом в 2016 году наблюдался процесс омоложения парка за счет списания вагонов с истекшим сроком эксплуатации.

Таблица 13. Структура парка грузового железнодорожного подвижного состава России на 1 января и 1 мая 2016 г.

Тип вагона	Приватный парк		Инвентарный парк		Парк в целом	
	Количество	Ср. возраст, лет	Количество	Ср. возраст, лет	Количество	Ср. возраст, лет
Крытые	62457	16,7	2664	31,8	65121	17,3
Платформы	49692	23,2	24831	29,0	74523	25,1

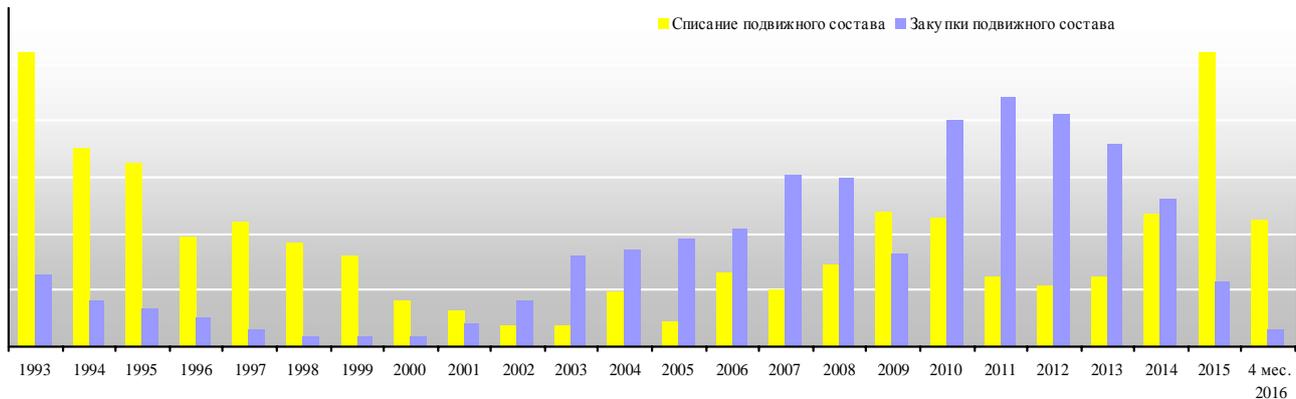
Источник: расчеты ИА "INFOLine" по данным номерных баз грузовых вагонов ГВЦ "РЖД"

<...> Ниже показана динамика списания и закупок грузовых вагонов в России за 1993-2016 гг. В 2015 году объем закупок подвижного состава составил X тыс. (зарегистрированных до 1 января 2016 года), что в X раза меньше, чем в 2014 году. <...>

При этом, по оценкам министра промышленности и торговли Дениса Мантурова, в 2016 году будет списано X тысяч вагонов и произведено с учетом экспорта до X тысяч новых (первая цифра специалистам INFOLine представляется заниженной на X%, а вторая – завышенной не менее чем на X%). Такие цифры он привел в своем докладе на встрече с Президентом РФ Владимиром Путиным. Министр также подчеркнул, что появилась положительная тенденция в части поставки вагоностроительной продукции на экспорт, указав на два фактора - удешевление рубля и финансирование через Единый экспортный центр при Внешэкономбанке внешних кредитов. Он сообщил, что экспорт вагонов увеличен в

2015 году в пять раз, и к традиционным странам, которые были в прошлом году, – Казахстан, Азербайджан, Литва и Эстония – в этом году еще намечены поставки в Иран.

Рисунок 96. Динамика списания и закупок подвижного состава в России в 1993-2016 гг., тыс. единиц



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

*Демонстрационная версия. В разделе представлена информация о динамике и структуре парка подвижного состава в России в 2000-2016 гг.*

### 2.4.1 Рынок инновационного подвижного состава РФ

21 января 2016 г. Распоряжением правительства № 57-р была утверждена Программа поддержки транспортного машиностроения на 2016 год.<sup>4</sup> Она предусматривает, с одной стороны, ускоренное списание вагонов с истекшим сроком службы и, с другой, финансовую и регуляторную поддержку производителей и покупателей инновационного подвижного состава. <...>

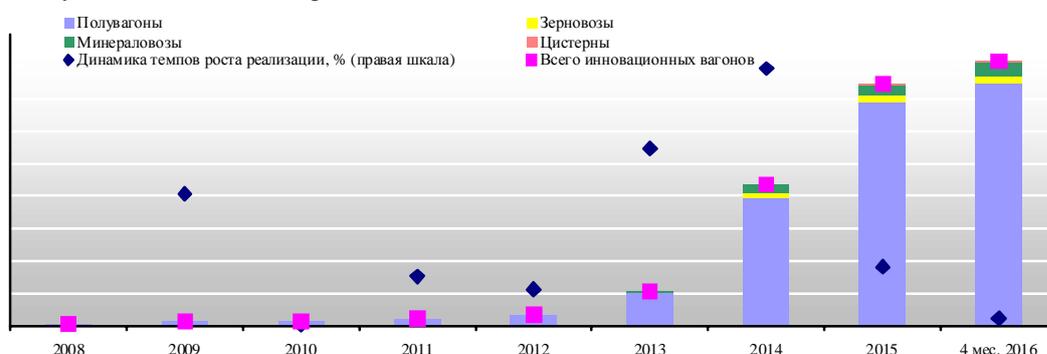
Таблица 15. Сертификаты РСФЖТ на производство подвижного состава с осевой нагрузкой от 25 т, выданные российским производителям в 2008 - 2016 гг.

Вид вагона	Номер сертификата	Модель вагона	Дата выдачи	Окончание действия	Заявитель	Статус на 1.07.2016
Полувагон	TC RU C-RU.ЖТ02.В.00614	X	10.02.2016	09.02.2021	Тихвинский вагоностроительный завод, АО	Действует
	TC RU C-RU.ЖТ02.В.00388	X	25.08.2015	24.08.2020	Тихвинский вагоностроительный завод, АО	Действует

Источник: ФБУ РСФЖТ

<...> В результате объемы производства инновационных вагонов с улучшенными характеристиками многократно возросли. К концу 2015 году на сети «РЖД» эксплуатировалось X тыс. инновационных вагонов, а по итогам 4 месяцев 2016 года эта цифра увеличилась почти до X тыс. единиц. Из них X тыс. или X% составляли полувагоны, X тыс. или X% - минераловозы, X ед. или X% - зерновозы.

Рисунок 99. Динамика парка инновационных вагонов в РФ в 2008-5 мес. 2016 гг., единиц



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

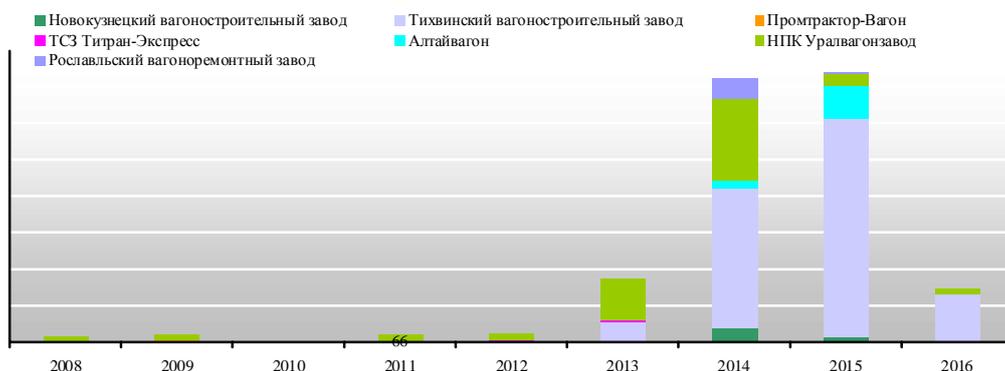
<sup>4</sup> <http://government.ru/media/files/Cs8OepP1GCOGF7gHpAwpamU2gmub3ex.pdf>



Лидером по разработке и выпуску инновационных вагонов является ПАО «НПК «Объединенная вагонная компания». Входящий в структуру холдинга АО «Тихвинский вагоностроительный завод» имеет X сертификатов, из которых X – на полувагоны и по одному на хоппер-зерновоз и хоппер-минераловоз. <...>

Подавляющее большинство (X%) инновационных вагонов на сети «РЖД» это полувагоны. Ожидается, что в течение 2016 года и последующих лет будет осуществляться замещение обычных полувагонов инновационными: так, к концу 2024 года доля инновационных полувагонов приблизится к X%, а их общее количество на сети «РЖД» превысит X тыс. единиц. При этом с 2020 года в связи с более высокой экономической эффективностью инновационных полувагонов будет наблюдаться тенденция ускоренного (на несколько лет раньше, чем истекает нормативный срок службы) списания обычных полувагонов или их продажи (перерегистрации) в другие государства «Пространства 1520».

Рисунок 100. Динамика реализации инновационных полувагонов в РФ в 2008-4 мес.. 2016 гг., единиц



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

## 2.5 Прогноз развития рынка железнодорожных перевозок до 2019 года

Согласно Прогнозу социально-экономического развития РФ на 2017 год и на плановый период 2018 – 2019 гг., утвержденному на заседании правительства в апреле 2016 года, рост ВВП в базовом сценарии составит в 2017 г. – X %, в 2018 г. – X %, в 2019 г. – X % к предыдущему году.

Таблица 18 Прогнозируемая динамика производства валовой добавленной стоимости по отраслям в 2017-2019 гг, в % к предыдущему году

Отрасли экономики	2017	2018	2019
Промышленное производство	X	X	X
Добыча полезных ископаемых	X	X	X
Обрабатывающие производства	X	X	X

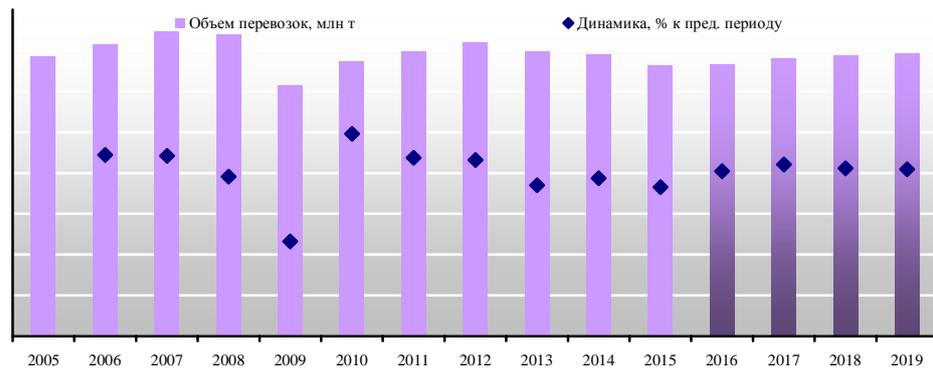
Источник: Министерство экономического развития РФ (апрель 2016 года)

Минэкономразвития прогнозирует, что экспорт нефти с учетом снижения первичной переработки при постепенной модернизации нефтеперерабатывающих заводов и увеличения глубины переработки после снижения в 2016 – 2017 годах вырастет к 2019 году до X млн. т (на X% к уровню 2015 года) за счет роста поставок в страны Дальнего зарубежья.

Прогнозируемое сокращение производства нефтепродуктов обусловлено не только снижением потребления топочного мазута в ЖКХ и переориентацией нефтяных компаний в действующих налоговых условиях с экспорта «темных» нефтепродуктов на более привлекательный экспорт нефти, но и плановой оптимизацией объемов переработки с учетом внутреннего спроса. Объем первичной переработки нефти уменьшится к 2019 году по сравнению с 2015 годом в базовом варианте на X млн. тонн. <...>

С учетом текущих тенденций спроса на уголь на внешнем рынке по базовому варианту прогнозируется увеличение добычи угля к 2019 году до X млн. т, при этом объем экспорта угля увеличится до X млн. <...>

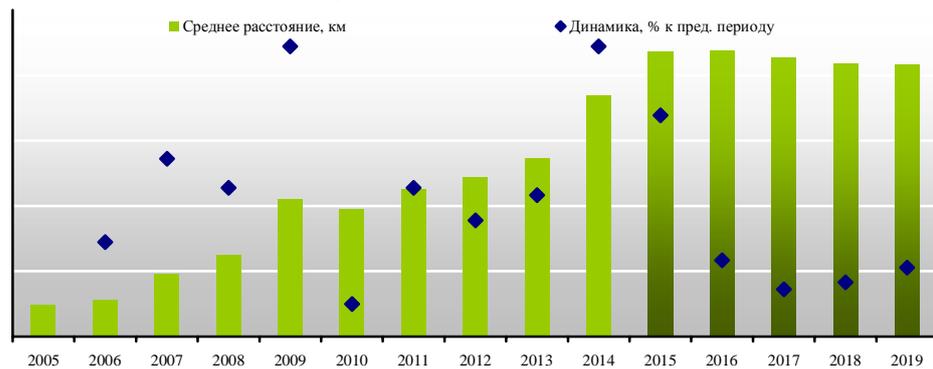
Рисунок 103. Динамика объема ж/д перевозок в 2005-2015гг. и прогноз на 2016-2019гг., млн. тонн



Источник: данные ГВЦ ОАО «РЖД», прогноз ИА INFOLine

<...>Основным сдерживающим фактором роста перевозок железнодорожным транспортом является инфраструктура и тяговый подвижной состав, износ основных фондов которых доходит до 60-80%. В связи с этим в среднесрочный период потребуются значительные объемы инвестиций, источники которых на сегодняшний день остаются неясными в связи с неопределенностью по поводу дальнейшего хода Структурной реформы и либерализации отрасли. <...>

Рисунок 105. Динамика среднего расстояния ж/д перевозок в 2005-2015гг. и прогноз на 2016-2019гг., км



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»



## Раздел III. Рейтинг операторов подвижного состава

### 3.1 Ранговый рейтинг операторов подвижного состава<sup>5</sup>

Основной целью формирования рейтинга INFOLine Rail Russia Top является выявление и анализ тенденций, существующих на рынке оперирования подвижным составом, в условиях меняющейся конъюнктуры и продолжающейся консолидации отрасли, определение позиций и описание ведущих игроков. <...>

Общий рейтинг компаний-операторов России сформирован по ранговому принципу, и в нем учитывалось место компании среди всех участников Рейтинга по показателям величины парка в собственности (с учетом финансового лизинга) и управлении, перевозок грузов и выручке за вычетом тарифа РЖД за 2014 год<sup>6</sup>. Итоговое место в Рейтинге зависело от суммы рангов и тем выше, чем меньше сумма рангов. При этом ранги по парку в управлении и перевозкам считаются приоритетными, а ранговые места по парку в собственности, для компаний не вошедших в ТОП-50, при расчете среднего ранга не учитывались. В случае если сумма рангов совпадала, то на более высокое место ставились компании, указавшие данные по наибольшему количеству показателей. <...>

Кроме того, для повышения прозрачности рынка грузовых железнодорожных перевозок и оперирования подвижным составом специалистами ИА "INFOLine" были рассчитаны относительные показатели эффективности деятельности операторов, такие как технологическая эффективность использования парка (общий объем грузов, перевезенный за год в одном вагоне) и показатель финансовой эффективности (отношение выручки к количеству парка в управлении, к общему объему перевозок грузов и к величине грузооборота). <...>

<...> Ранговый рейтинг ТОП-50 операторов по итогам I квартала 2016 года характеризуется неизменной картиной на первых шести строчках по сравнению с 2015 годом. Вследствие передачи полувагонов ООО «УВЗ Логистик» в управление АО «ФГК», компания ухудшила показатели в рейтинге операторов по парку в управлении и соответственно сместилась в ранговом рейтинге с X места по итогам 2015 года на X по итогам I кв. 2016 года. В I квартале 2016 года ЗАО «РТХ-Логистик» получило в лизинг от АО «ВЭБ-Лизинг» лизинговый парк компании «Спецэнерготранс» (60% парка), отдав около X тыс. вагонов обратно в аренду. В результате чего «РТХ-Логистик» вошел в ТОП-5 собственников подвижного состава по итогам I квартала 2016 года и поднялся в ранговом рейтинге операторов на 3 позиции.

Таблица 26. Ранговый рейтинг ТОП-50 операторов подвижного состава по итогам I квартала 2016 года

Название компании	Ранг по показателям					Место		Динамика места
	Собственность <sup>7</sup>	Управление	Перевозки	Выручка <sup>8</sup>	Средний <sup>9</sup>	2015	1.4.2016	
UCL Rail <sup>10</sup>	1	1	1	1	1,0	1	1	⇨
«Федеральная грузовая компания», АО	2	2	2	3	2,3	2	2	⇨
«Globaltrans Investment plc»	3	3	4	4	3,5	3	3	⇨
«Нефтетранссервис», АО	6	4	3	5	3,8	4	4	⇨
«Трансойл», ООО	9	6	5	2	5,5	5	5	⇨

Источник: ИА "INFOLine"

**Демонстрационная версия. В разделе представлен ранговый рейтинг ТОП-50 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по итогам I квартала 2016 года**

<sup>5</sup> Обновление рангового рейтинга осуществляется 1 раз в год.

<sup>6</sup> После раскрытия компаниями финансовых показателей по итогам 2015 года (во II квартале 2016 года) ранговый рейтинг будет скорректирован

<sup>7</sup> С учетом финансового лизинга

<sup>8</sup> За вычетом тарифа РЖД (данные за 2014 год).

<sup>9</sup> Средний ранговый рейтинг рассчитан по новой формуле, в которой парка в управлении и перевозки являются приоритетными

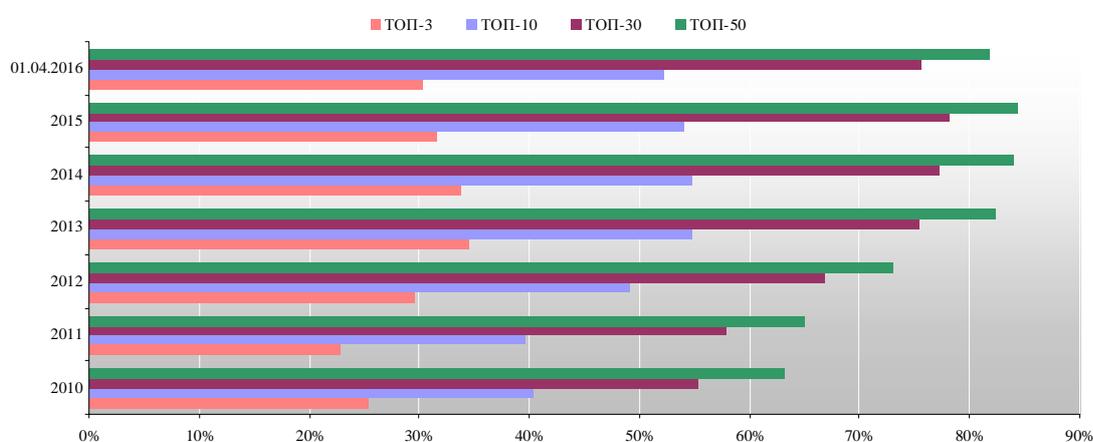
<sup>10</sup> Консолидированные активы ОАО "ПГК" и ОАО "НТК"

### 3.2 Рейтинг операторов подвижного состава по количеству вагонов в управлении

При формировании рейтинга были выбраны 50 крупнейших операторов, парк в управлении которых превышает 2 тыс. вагонов. Важно отметить, что *под управлением в данном случае понимается парк, находящийся в собственности, финансовом, операционном лизинге и аренде компании, без учета собственного парка, сданного в аренду.* <...>

На 1 апреля 2016 года на долю парка в управлении ТОП-50 операторов подвижного состава приходится X % от общей величины вагонов, в то время как по итогам 2015 года этот показатель равнялся X %. Также и доли ТОП-3, ТОП-10 и ТОП-30 сократились до X% и X% соответственно вследствие активного списания подвижного состава крупнейшими компаниями. То есть тенденция консолидации парка прекратилась из-за происходящих в 2015 – 2016 гг. массовых списаний полувагонов "ФГК" и "ПГК". <...>

Рисунок 120. Динамика доли рынка крупнейших операторов подвижного состава в управлении в 2009-2016 гг., %



Источник: INFOLine

По итогам I квартала 2016 года лидером рейтинга по количеству вагонов в управлении остался АО «ПГК» (UCL Rail), при этом количество единиц подвижного состава в управлении снизилось у нее за квартал на X тыс. вагонов или X%. Занимающее второе место АО «ФГК» уменьшило парк в управлении на X%, а вот третий по рангу Globaltrans, наоборот, нарастил на X% за счет дополнительной аренды. Из других компаний больше всех увеличили парк в управлении «РТХ-Логистик» (на X%), Группа «Максимум» (на X%) и «Восток 1520» (на X%). Из отрицательных трендов следует выделить прежде всего «УВЗ-Логистик», передавшего свой парк в управление ФГК. Также вследствие сокращения арендуемого парка и передачи собственного парка в аренду сократили парки Rail Garant (на X% к уровню 1.1.2016) и АО «СГ-транс» (на X%). <...>

Таблица 27. Рейтинг ТОП-50 операторов по количеству вагонов в управлении в 2011-2016 гг., тыс. шт.

Название компании	2012	2013	2014	2015	1.4.2016	Динамика за I кв. 2016		Место на		Динамика мест
						тыс. ед.	%	1.1.16	1.4.16	
UCL Rail	195,0	200,5	193,0	175,2				1	1	⇨
«Федеральная грузовая компания», АО	92,4	161,8	163,5	129,5				2	2	⇨
«Globaltrans Investment plc»	52,7	55,4	55,9	57,3				3	3	⇨
«Нефтетранссервис», АО	64,1	59,0	56,8	54,1				4	4	⇨
«Трансойл», ООО	35,8	37,7	38,1	42,3				6	6	⇨

Источник: данные компаний, расчеты и оценки (\*) ИА «INFOLine»

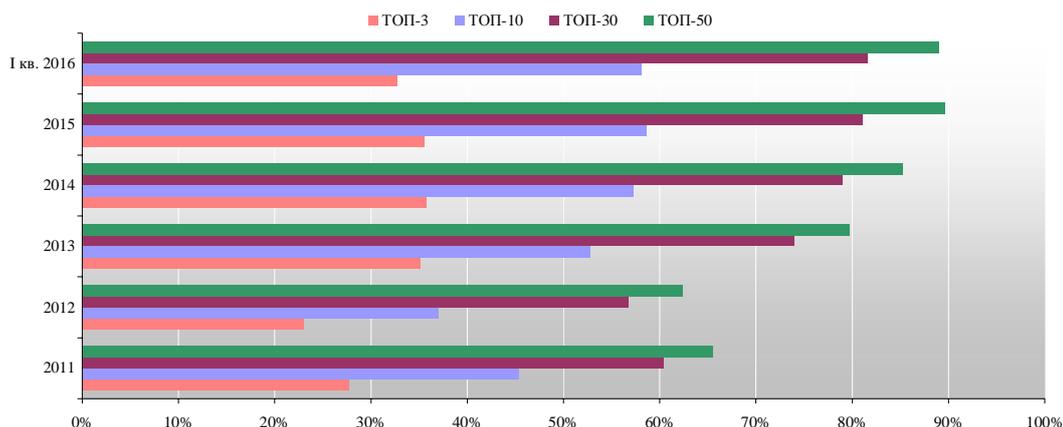
**Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг ТОП-50 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по величине парка в управлении по итогам I квартала 2016 года**



### 3.4 Рейтинг операторов подвижного состава по объему грузоперевозок

На долю 50 крупнейших операторов подвижного состава по итогам I квартала 2016 года приходится X% перевозок, что на X п.п. меньше показателя 2015 года. У ТОП-10 и ТОП-3 эти значения равняются соответственно X% и X%. То есть в 2016 году отмечаемая ранее тенденция консолидации объемов перевозок у более крупных операторских компаний поменялась на некоторое сокращение доли крупнейших компаний в общем объеме вследствие наибольшего списания у них вагонов по сроку службы. <...>

Рисунок 124. Динамика доли грузоперевозок крупнейших операторов подвижного состава в 2010-2016 гг., %



Источник: INFOLine

Лидером по объему перевозок является UCL Rail, который за I квартал 2016 года перевезла X млн тонн грузов, что на X% меньше, чем годом ранее. <...> «РТХ-Логистик» увеличило объем перевозок на X%, ТГК – на X%, а Группа «Максимум» – на X%. В таблице приведен рейтинг операторов подвижного состава по объёму перевозок в 2011-2016 гг. <...>

Таблица 30. Рейтинг операторов по объему грузовых перевозок в 2011-2016 гг., млн. тонн

Название компании	2012	2013	2014	2015	I кв. 2015	I кв. 2016	Динамика за I кв. 2016 к I кв. 2015	Место на		Динамика мест
								1.1.16	1.4.16	
UCL Rail	244,9									
UCL Rail-«ПГК», АО	194,8	243,2	229,4	201,5	49,8			1	1	→
UCL Rail-«НТК», ОАО <sup>11</sup>	50,1									
«ФГК», АО (включая парк ВСП)	195,5	182,0	162,0	165,5	39,4					
«Федеральная грузовая компания», АО	54,8	149,6	162,0	162,0	39,4			2	2	→
ЦФТО «РЖД» (парк ВСП <sup>12</sup> )	140,7	32,4	0	0	0					
«Globaltrans Investment plc» <sup>13</sup>	74,3	86,0	86,9	90,1	20,0			4	4	→
«Нефтетранссервис», АО <sup>14</sup>	79,6	95,8	99,9	104,7	26,2			3	3	→
«Трансойл», ООО	55,7	55,6	59,0	64,0	16,2			5	5	→

Источник: данные компаний, расчеты и оценки (\*) ИА «INFOLine»

<...> Наиболее высокие показатели отношения объема перевозок к парку подвижного состава в управлении характерны для компаний, специализирующихся на маршрутных перевозках, особенно использующие собственные локомотивы. <...>

**Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг ТОП-50 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по объему грузоперевозок по итогам I квартала 2016 года**

<sup>11</sup> Перевозки собственным и арендованным парком.

<sup>12</sup> Парк ВСП – полувагоны, привлеченные у ОАО "ФГК".

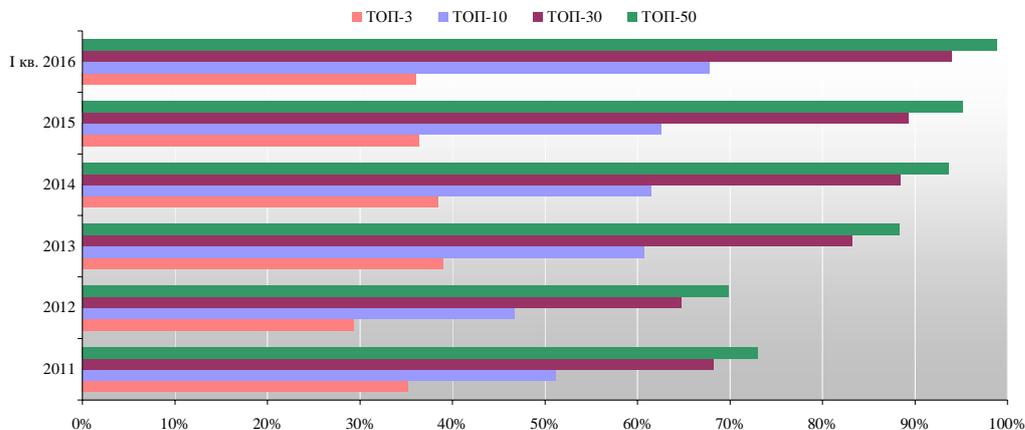
<sup>13</sup> С учетом перевозок в парке ООО "Ферротранс" и ООО "Стилтранс". Перевозки собственными и арендованными вагонами.

<sup>14</sup> С учетом ООО "Транс Интеграция"

### 3.5 Рейтинг операторов по грузообороту

На долю ТОП-50 крупнейших компаний, представленных в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP, по итогам I квартала 2016 года приходилось X% грузооборота железнодорожного транспорта, в то время как годом ранее - X%.<...>

Рисунок 125. Динамика доли грузооборота крупнейших операторов подвижного состава в 2011-2016 гг., %



Источник: INFOLine

<...> Грузооборот парка в управлении АО «ФГК» сократился на X%, что можно считать следствием работы парка до 1 марта 2016 года в агентском договоре с РЖД. Из наиболее заметных изменений в работе отдельных компаний в 2015 году можно выделить существенный рост грузооборота у ООО «Восток 1520» – на X%, ГК «Новотранс» – на X%, «РТХ-Логистик» – на X%.

Таблица 32. Рейтинг операторов по величине грузооборота в 2012-2016 гг., млрд. т-км

Название компании	2012	2013	2014	2015	I кв. 2015	I кв. 2016	2015 к 2014, %	Место на		Динамика мест
								1.1.15	1.1.16	
UCL Rail <sup>15</sup>	418,2									
UCL Rail-«ПГК», АО	368,2	397,3	374,6	332	106,7			1	1	⇒
UCL Rail-«НТК», ОАО <sup>16</sup>	50									
«ФГК», АО (включая парк ВСП)	330,9	338,8	333,5	316,0	79,6					
«ФГК», АО	119,8	290,2	333,5	316,0	79,6			2	2	⇒
ЦФТО «РЖД» (парк ВСП <sup>17</sup> )	211,1	48,6	0	0	0					
«Globaltrans Investment plc» <sup>18</sup>	116,7	131,0	135,1	146,5	34,7			4	4	⇒
«Нефтетранссервис», АО <sup>19</sup>	163,0	169,5	171,6	188,9	45,4			3	3	⇒
«Трансойл», ООО	71,8	84,6	89,7	112,0	26,8			6	5	↑1

Источник: данные компаний, расчеты и оценки (\*) ИА «INFOLine»

<...> По отношению грузооборота к парку в управлении в 2015 году среди ТОП-30 операторов лидерами являлись «Восток 1520» (X млн.т-км на вагон) и «СУЭК» (X млн т-км на вагон). Главной причиной такой эффективности эксплуатации вагона явилось использование этими компаниями инновационного подвижного состава с повышенной грузоподъемностью и лучшими техническими характеристиками, что обеспечивает на порядок меньше<sup>20</sup> количество отцепок вагонов в ТОП-1 и ТОП-2, чем среднесетевые показатели.

**Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг ТОП-50 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по грузообороту по итогам I квартала 2016 года**

<sup>15</sup> Перевозки собственными и арендованными вагонами (без учета перевозок в привлеченных вагонах) ОАО "ПГК" и ООО "НТК" по проформе.

<sup>16</sup> Перевозки собственным и арендованным парком.

<sup>17</sup> Парк ВСП – полувагоны, привлеченные у ОАО "ФГК".

<sup>18</sup> С учетом перевозок в парке ООО "Ферротранс" и ООО "Стилтранс". Перевозки собственными и арендованными вагонами.

<sup>19</sup> С учетом ООО "Транс Интеграция"

<sup>20</sup> По данным НПК "ОВК" в 2015 году частота отцепок полувагонов производства "ТВСЗ" была в 15 раз ниже, чем в среднем по сети.

### 3.7 Рейтинг сделок M&A на рынке оперирования

#### Этапизация рынка M&A в сегменте оперирования железнодорожным подвижным составом

Описание этапов развития российского рынка M&A в сегменте оперирования подвижным составом, а также железнодорожной отрасли и экономики России в целом, выделенных специалистами ИА INFOLine, приведено в таблице. Стоит отметить, что под сделками M&A в сегменте оперирования подвижным составом понимаются сделки слияния и поглощения именно в секторе бизнеса оперирования подвижным составом, без учета сделок продажи/приобретения других транспортных и связанных с ними активов: терминалов, вагоноремонтных предприятий, промывочных станций и т.д. <...>

#### Описание крупнейших сделок M&A в сегменте оперирования железнодорожным подвижным составом

Таблица 57. Сделки M&A в сегменте оперирования подвижным составом в России в 2006-2016гг.

Год	Покупатель	Продавец	Актив	Доля	Стоимость доли (пакета акций), млрд.руб.	Парк в собственности, тыс. ед.	Цена вагона в рамках сделки, млн.руб./вагон
2015	ООО «Варданын, Бройтман и партнеры»	Менеджмент Globaltrans	ООО «Балттранссервис»	40%	7,0	-	-
2015	ООО «Трансойл»	Виктор Олерский, Ришат Багаутдинов, Владимир Касьяненко	АО «Инфотек Балтика М»	-	-	1,5	-
2014	ООО "Трансойл"	WorldWide Invest	ЗАО "Нефтетранспорт"	100%	-	3,3	-
2013	"УК "Rail Trans Holding"	Владельцы ЗАО "ЗР"	ЗАО "ЗР"	100%	-	5	-

Источник: ИА "INFOLine"

**Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг крупнейших сделок M&A на рынке оперирования железнодорожного подвижного состава за 2000-2016гг.**

## Раздел IV. Состояние рынка подвижного состава и перевозок в России по видам грузовых вагонов

### 4.1. Состояние рынка полувагонов

#### Рейтинг операторов полувагонов

Основным видом грузового подвижного состава в России являются полувагоны. По итогам I квартала 2016 года лидером рейтинга по количеству полувагонов в управлении осталось АО «ФГК», при этом вследствие масштабного списания полувагонов в 2015 году парк компании уменьшился на X%. АО "ПГК" (UCL Rail), сократила объем парка полувагонов в управлении еще больше - на X%, а Globaltrans, напротив, увеличил объем на X%. <...>

Таблица 63. Рейтинг операторов подвижного состава по количеству полувагонов в управлении в 2012-2016 гг., тыс. шт.

Название компании	2012	2013	2014	2015	1.4.2016	Изменение парка за I кв. 2016. к 2015 г.		Место		Динамика мест
						тыс. ед.	%	1.1.2016	1.4.16	
"Федеральная грузовая компания", АО	58,8	122,4	126,3	97,9				1	1	⇒
"Первая грузовая компания", АО	112,3	112,8	111,0	95,1				2	2	⇒
"Globaltrans Investment plc"	37,6	40,0	40,6	42,4				3	3	⇒

Источник: данные компаний, расчеты и оценки (\*) ИА "INFO Line"

По количеству полувагонов в собственности расстановка лидеров рейтинга по сравнению с предыдущей не изменилась. При этом все три компании потеряли часть подвижного состава и в наибольшей степени ПГК - X тыс. единиц.

Таблица 64. Рейтинг операторов по количеству инновационных полувагонов в управлении в 2015-2016 гг., шт.

Название компании	2015	1.4.2016	Изменение парка за I кв. 2016. к 2015 г.		Место		Динамика мест
			ед.	%	2015	1.4.16	
«Восток1520», ООО	12528				1	1	⇒
«СУЭК», АО	8019				2	2	⇒
«Федеральная грузовая компания», АО	434				10	3	↑7

Источник: данные компаний, расчеты и оценки (\*) ИА "INFO Line"

#### Рейтинг оперлизинговых компаний

Таблица 66. Рейтинг крупнейших лизинговых компаний по объему парка полувагонов, переданного в операционный лизинг по состоянию на конец периода

Наименование компании	2012	2013	2014	2015	1.4.2016	Место		Динамика места	
						1.1.2016	1.4.2016		
"Нитрохимпром", ООО	0	0	2335	16554			1	1	⇒
"Brunswick Rail"	15346	14787	10659	14722			2	2	⇒
Rail1520 (ГК "ИСТ") <sup>21</sup>	3426	6764	10953	10731			3	3	⇒

Источник: данные компаний, расчеты и оценки (\*) ИА "INFO Line"

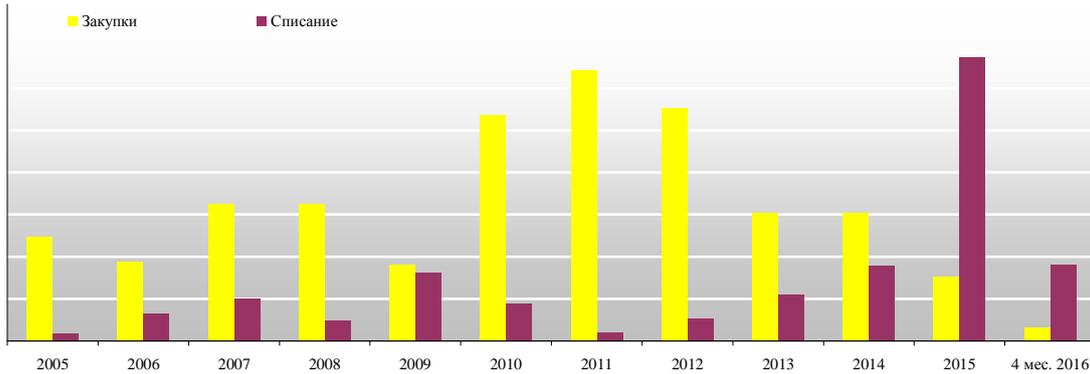
#### Общее состояние парка полувагонов

На 1 мая 2016 года совокупный парк полувагонов в России насчитывал около X тыс. единиц, что составляет примерно X% от общего вагонного парка страны. <...> Важно отметить, что если в 2014 году закупки полувагонов превышали списания, то с 2015 года этот вектор изменился на противоположный и при закупках в X тыс. единиц было списано X тыс, то есть в X раза больше. В 2016 году такая тенденция сохранилась и даже усилилась, поскольку за 4 месяца было списано X тыс. ед., то есть в X раз больше, чем закуплено.

<sup>21</sup> Учитываются данные по консолидированному парку лизинговых компаний, объединенных под брендом RAIL1520 и находящихся под управлением ООО «Объединенная Вагонная Компания»: ООО «РЕЙЛ1520», ООО «РЕЙЛ1520 СЕРВИС», ООО «РЕЙЛ1520 ЛИЗИНГ», ООО «МРК 1520».



Рисунок 137. Динамика объемов списания и закупок полувагонов в России в 2005-2016гг., ед

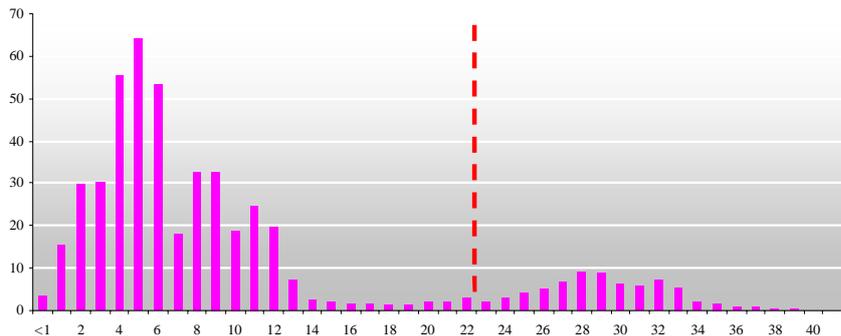


Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

### Демонстрационная версия. В разделе представлены основные показатели рынка полувагонов

Средний возраст полувагонов в России по итогам 2015 года сократился до X лет при нормативном сроке службы 22 года, вследствие значительных объемов списания полувагонов в течение 2015 года в связи с истечением срока эксплуатации. К 1 января 2016 года средний возраст более X тыс. полувагонов (около X% парка полувагонов в целом) превышал нормативный срок.

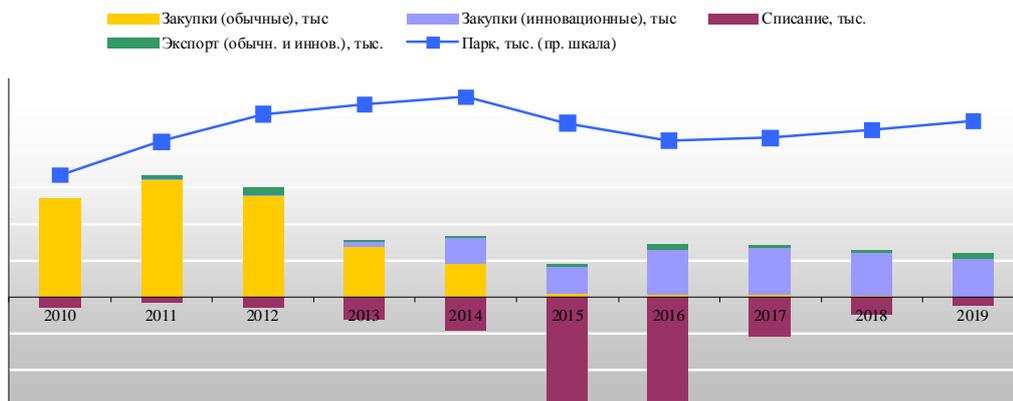
Рисунок 142. Возрастная структура парка полувагонов в России на 1.5.2016, тыс. ед.



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

<...> Основным источником спроса на новые полувагоны в ближайшие 2-3 года станут инновационные полувагоны. Помимо улучшенных технических характеристик, за счет тарифных преференций на инновационный подвижной состав (скидки на порожний пробег) снижается стоимость перевозок (за счет снижения эксплуатационных расходов) и растет доходность оперирования. <...>

Рисунок 143. Динамика закупок и списания полувагонов в 2010-2015 гг. и прогноз до 2019 г

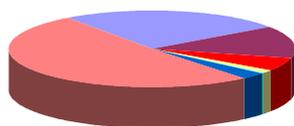


Источник: INFOLine"

## Структура и состояние парка полувагонов по собственникам

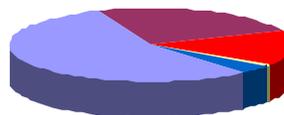
Большая часть парка полувагонов в России находится в управлении операторских компаний, как частных (X% парка полувагонов), так и ДЗО "РЖД" (в собственности ОАО "ФГК" и инвентарного парка находится X% парка полувагонов). Списание старых полувагонов в 2015-2016 гг привело к тому, что на 1 мая 2016 года уже большинство полувагонов (X%) принадлежало лизинговым компаниям, в то время как в конце 2015 года этот показатель составлял X%. <...>

Рисунок 144. Структура парка полувагонов в разрезе типов собственников на 1.5.2016, %



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 145. Структура парка полувагонов в разрезе типов операторов на 1.5.2016, %



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Среди крупнейших частных собственников и операторов полувагонов наиболее старым парком обладают АО "ПГК" (X года) и ЗАО "Нефтетранссервис" (X года).

Таблица 68. Парк полувагонов в России в разрезе крупнейших собственников и операторов<sup>22</sup> (без компаний, занимающихся финансовым лизингом) на 1 мая 2016г.

Тип компании	Название	Собственность		Собственность с фин. лизингом		Управление	
		Кол-во вагонов	Возраст	Кол-во вагонов	Возраст	Кол-во вагонов	Возраст
ДЗО "РЖД"	"Российские железные дороги", ОАО						
ДЗО "РЖД"*	"Федеральная грузовая компания", АО						
ДЗО "РЖД"*	ЦДРП-филиал "РЖД", ОАО						
ДЗО "РЖД"*	ЦДИ-филиал ОАО "РЖД"						
Оператор	Universal Cargo Logistics Holding						
Оператор *	"Первая грузовая компания", АО						
Оператор	Globaltrans Investment plc						
Оператор *	"Новая перевозочная компания", ОАО						
Оператор *	"ГТИ менеджмент", ООО						
Оператор *	"Балттранссервис", ООО						
Оператор	"Нефтетранссервис", АО						

Источник: ИА "INFOLine"

Как уже отмечалось, в 2012-2014 гг. в связи с ухудшением конъюнктуры рынка аренды полувагонов, некоторые арендные (в том числе занимающиеся операционным лизингом) компании вышли на рынок самостоятельного оперирования.<...>

Таблица 69. Крупнейшие лизинговые компании (учитывая, что представлены компании, работающие в сегменте операционного лизинга есть элементы двойного счета у УК "РэйлТрансХолдинг" и ЗАО "Транслизинг-сервис") по количеству полувагонов в лизинговом портфеле на 1 мая 2016 г.

Тип лизинга	Название	Собственность	
		Кол-во вагонов	Средний возраст
Финансовый	"ВТБ-Лизинг", АО		
Операционный/финансовый	"ТрансФин-М", ПАО		
Финансовый	"Сбербанк Лизинг", АО		
Финансовый	"ВЭБ-лизинг", ОАО		
Операционный	"Нитрохимпром", ООО		

Источник: ИА "INFOLine"

<sup>22</sup> Компании отсортированы по убыванию парка в управлении, причем, холдинги приведены вместе со своими дочерними компаниями (они обозначены знаком "\*")

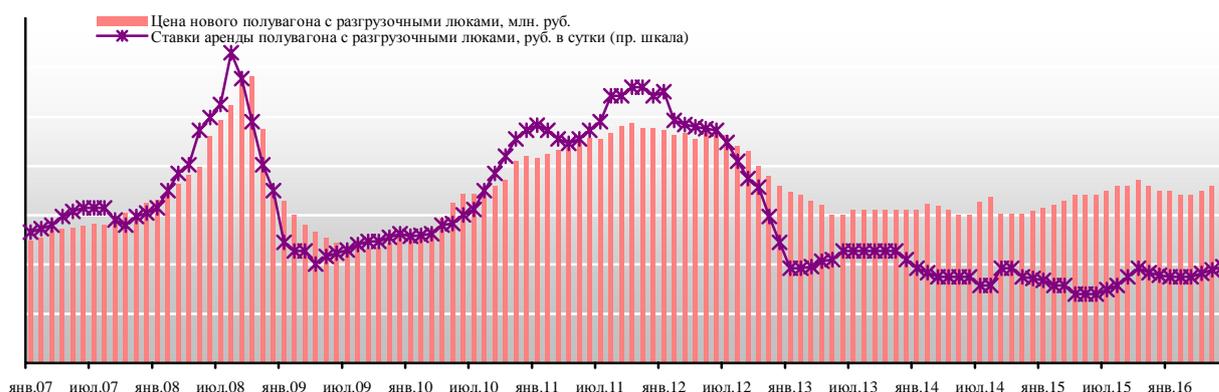


### Динамика цен и арендных ставок на рынке полувагонов России

В 2014 - I пол 2015 гг. арендные ставки на полувагоны продолжали падать и во II квартале 2015 года достигли исторического минимума (350-400 рублей в сутки). В условиях резкого снижения доходности оперирования подвижным составом значительные проблемы испытывали операторы с высоким уровнем долговой нагрузки и отсутствием крупных долгосрочных контрактов с грузовладельцами. <...>

Между тем в I квартале 2016 года наблюдался некоторый рост ставок, связанный в первую очередь с сокращением парка ввиду списаний. В результате в мае 2016 года универсальные полувагоны на территории РФ предлагались в аренду в среднем по ставкам на X руб. выше апрельского уровня и составляли X руб./сут. вне зависимости от возраста подвижного состава и объема кузова. <...>

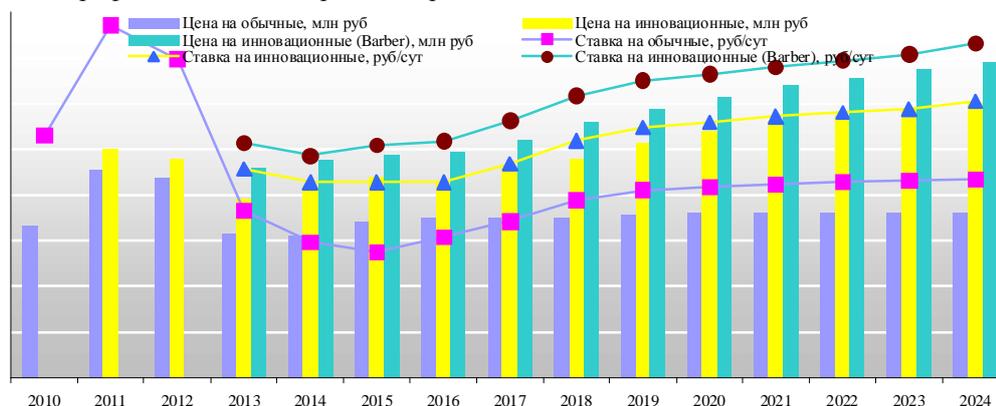
Рисунок 146. Динамика ставок аренды и стоимости полувагонов в России в 2007-2016 гг., без учета НДС



Источник: INFOLine

<...> В период до 2018 года ожидается плавный рост ставок до X руб. вследствие приведения в соответствие спроса и предложения, а также замещения обычных полувагонов (в том числе в связи со списанием парка, превысившего нормативный и продленный срок службы) инновационными. При этом ставки на аренду инновационных вагонов также будут расти с X руб. в сутки в 2015 г. до X руб.<sup>23</sup> к концу 2018 года. В случае отмены тарифной скидки на порожний пробег средневзвешенный уровень арендных ставок на инновационные полувагоны будет примерно соответствовать прогнозируемому уровню по инновационному парку не на тележке Barber.

Рисунок 148. Цены и арендные ставки на полувагоны в 2010-2016 гг. и консервативный прогноз (при сохранении тарифной скидки на порожний пробег для инновационных вагонов) до 2024 г.<sup>24</sup>



Источник: INFOLine

<sup>23</sup> Разница между инновационными полувагонами на тележке Barber и тележках других производителей связаны с разницей по величине тарифной скидки на порожний пробег, а также техническими характеристиками и рыночной силой производителя (НПК "ОВК" является лидером рынка и может претендовать на большую долю в совокупной величине экономического эффекта).

<sup>24</sup> Приведены цены и ставки новых сделок по состоянию на конец года

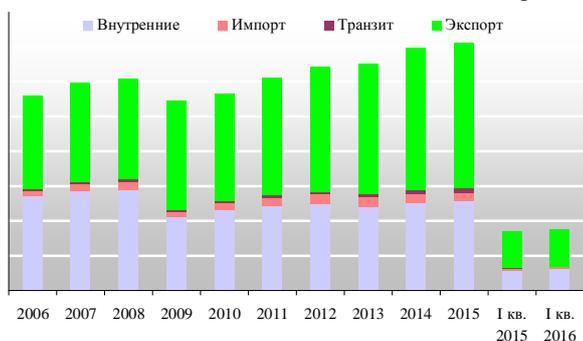
**Основные показатели перевозок грузов в полувагонах**

На долю грузооборота полувагонов приходится более половины всего грузооборота ж/д транспорта в стране. Высокие показатели грузооборота формируются в основном за счет высоких объемов перевозок грузов в полувагонах, на которые также в среднем приходится порядка X% ж/д перевозок грузов в России, при том, что средняя дальность перевозок грузов в полувагонах примерно равна средней дальности перевозок грузов ж/д транспортом. <...> На долю грузооборота полувагонов в I квартале 2016 года приходилось X% от всего грузооборота ж/д транспорта в стране. Такой высокий показатель обусловлен большими объемами перевозок и растущей дальностью транспортировок таких массовых грузов как уголь и руда.

<...> В структуре грузооборота по типам сообщения преобладает экспорт, средняя доля которого на протяжении 2006-2015 гг. составляла около X%, причем по итогам 2015 года доля экспорта в структуре грузооборота полувагонов увеличилась до X%, а в I квартале 2016 года превысила X% за счет сокращения импорта.

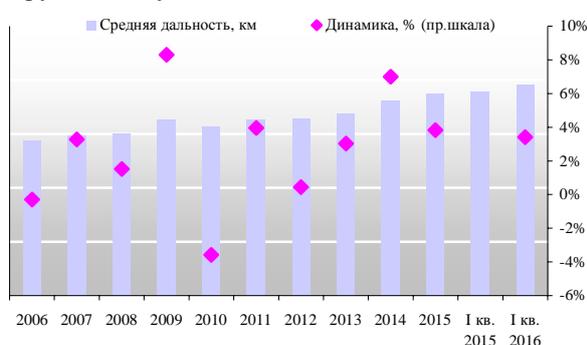
По итогам I квартала 2016 года грузооборот полувагонов в экспортном направлении увеличился на X%, во внутренних перевозках – на X% относительно аналогичного показателя 2015 г.

Рисунок 153. Динамика грузооборота полувагонов в России в 2007-2016гг. по типам сообщения, млрд. т-км



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

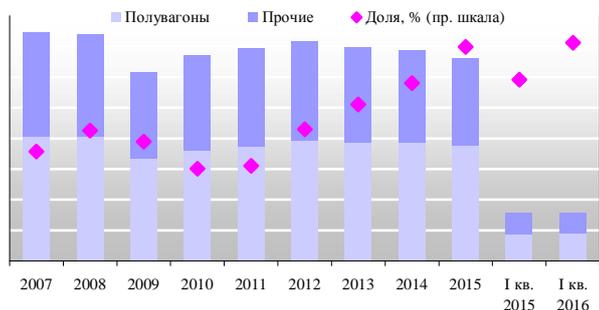
Рисунок 154. Динамика средней дальности перевозок грузов в полувагонах в России в 2007-2016гг., км



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

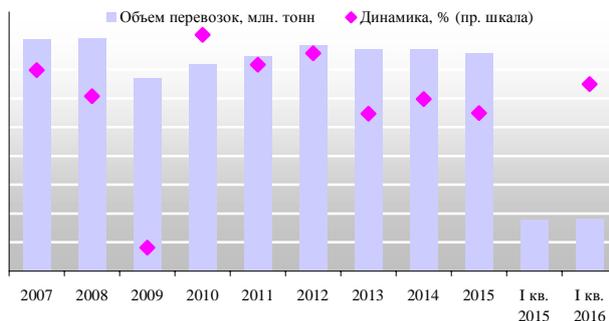
Средняя дальность перевозок грузов в полувагонах выросла в I квартале 2016 года на X% по отношению к показателю 2015 года и составила X км.

Рисунок 155. Динамика объёмов перевозки грузов ж/д транспортом в России в 2007-2016 гг. по видам вагонов, млрд. тонн



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 156. Динамика объёмов перевозки грузов в полувагонах в России в 2007-2016гг



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

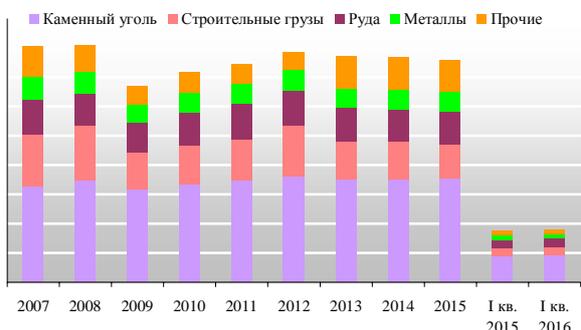
**Видовая структура перевозок грузов в полувагонах**

В структуре перевозок по видам грузов, преобладают каменный уголь, строительные материалы, руда и металлы, причем, совокупная доля указанных групп грузов в общем объеме перевозок грузов в полувагонах превышает X%. На протяжении 2004-2015гг. более X% перевозок грузов в полувагонах приходилось на каменный уголь, еще по X% перевозок приходилось на строительные грузы, около X% составляли перевозки руды.



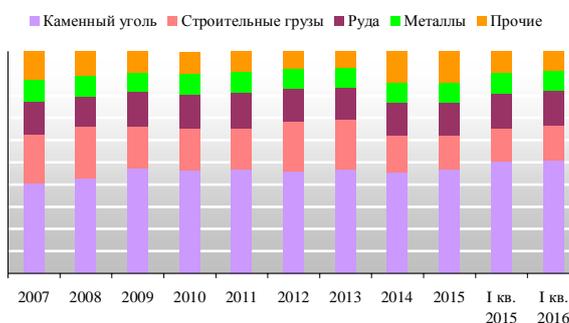
В I квартале 2016 года на уголь приходилось X%, строительные грузы – X%, руду – X%, металлы – X%.

Рисунок 159. Динамика перевозок грузов в полувагонах в России в 2007-2016 гг. по видам грузов, млн. тонн



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

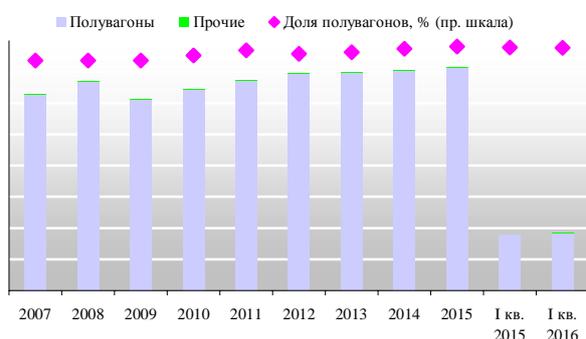
Рисунок 160. Структура перевозок грузов в полувагонах в России в 2007-2016 гг. по видам грузов, %



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

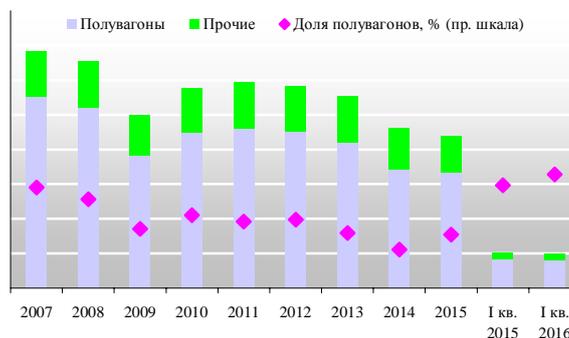
<...> Полувагоны являются преобладающим видом вагонов для перевозок каменного угля – в 2006-2015 гг. практически 100% перевозок каменного угля приходилось на полувагоны. Средняя доля перевозок металлов (черные и цветные металлы, а также лом) в полувагонах составляет около X% от общего объема металлов, перевезенных железнодорожным транспортом, однако в последние годы вследствие переориентации грузоотправителей металлургической продукции на другие виды вагонов, доля полувагонов в перевозках металлов сокращается. В 2015 году доля перевозок металлов в полувагонах составила X% (в I квартале 2016 года показатель составил X%, но это является сезонным фактором). <...>

Рисунок 161. Динамика перевозок каменного угля в России в 2007-2016 гг. по видам вагонов, млн. тонн



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

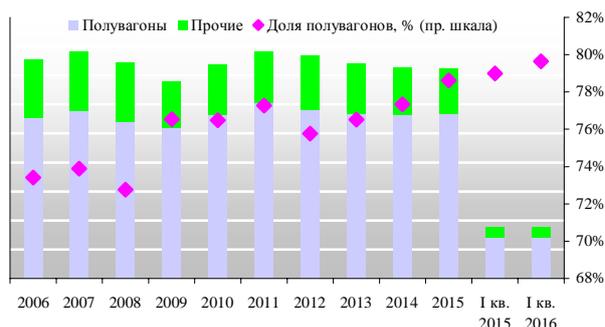
Рисунок 162. Динамика перевозок металлов в России в 2007-2016 гг. по видам вагонов, млн. тонн



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

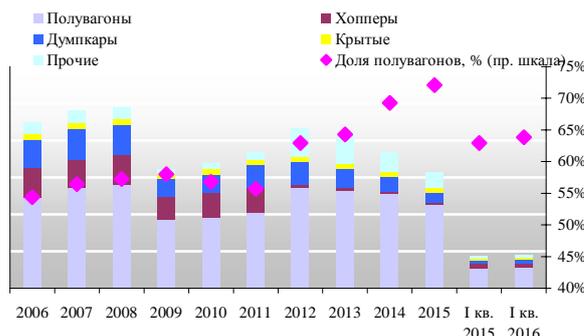
В структуре перевозок руды (руда железная и цветных металлов) железнодорожным транспортом, доля перевозок в полувагонах составляет в среднем около X%.

Рисунок 166. Динамика перевозок руды в России в 2007-2016 гг. по видам вагонов, млн. тонн



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 167. Динамика перевозок строительных материалов в России в 2007-2016 гг. по видам вагонов, млн. тонн



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

## Раздел V. Описание бизнеса транспортных компаний России

### "ИСП Транс", ООО (ранее "ТЭК "Евротранс", ООО)

Место в рейтинге <b>INFOLine Rail Russia TOP</b> по величине парка в управлении в 2015 г.	Позиция № 28		↓2
Место в рейтинге <b>INFOLine Rail Russia TOP</b> по величине парка в собственности в 2015 г.	Позиция № 15	изменение места по сравнению с	↑1
Место в рейтинге <b>INFOLine Rail Russia TOP</b> по объему перевозок грузов в 2015 г.	Позиция № 23	предыдущим годом	↓2
Место в рейтинге <b>INFOLine Rail Russia TOP</b> по выручке в 2014 г.	Позиция № 11		↓1

Логотип	Объем перевозок грузов в 2015 г., млн. тонн	Динамика перевозок грузов в 2015 г. к 2014 г., %	Объем перевозок грузов, приходящихся на 1 вагон в управлении в 2015 г., тонн на вагон в год
	14,36	↓1,5%	1853
	Выручка в 2014 г., млрд. руб.	Динамика выручки в 2014 г. к 2013 г., %	Выручка, приходящаяся на 1 вагон в управлении в 2014 г., руб. на вагон в день
	9,9	↑1,7%	3439
	Количество вагонов в управлении на 1.1.2016, ед.	Изменение количества вагонов в управлении в 2015 г. к 2014 г., ед.	Динамика количества вагонов в управлении в 2015 г. к 2014 г., %
	7702	↓2742	↓26,3%
	Количество вагонов в собственности на 1.1.2016, ед.	Изменение количества вагонов в собственности в 2015 г. к 2014 г., ед.	Динамика количества вагонов в собственности в 2015 г. к 2014 г., %
	11759	↓106	↓0,9%

Адрес: 119270, Москва, ул. Лужники, 24, строение 19 Телефоны: (495)9955000  
 Факсы: (495)9955000 E-mail: info@isrtrans.ru Web: http://www.isrtrans.ru  
 Руководитель: Халилов Рахман Искендерович, председатель Правления

#### Краткое описание бизнеса

ООО "ИСП Транс" (LLC "ISR-trans") было создано 25 декабря 1997 года под названием ООО "Транспортно-Экспедиторская Компания "Евротранс" и входило в ISR Holding, объединяющий предприятия в сфере ж/д перевозок грузов (преимущественно нефтяных), трейдинга (нефти и нефтепродуктов), производственные активы (йодобромный завод в Азербайджане) и ряд других активов. ООО "ИСП Транс" специализируется на оказании транспортно-экспедиторских услуг по ж/д перевозкам нефтеналивных грузов. ООО "ИСП транс" также оказывает услуги по перевалке и хранению нефтепродуктов и интермодальным контейнерным перевозкам. <...>

В конце августа 2013 года ООО "ИСП Транс" приобрело 100% акций ООО "Курганнефтепродукт", которое владеет Таганрогским мазутным терминалом, мощностью 1 млн. тонн в год. Приобретение данного актива позволило ООО "ИСП Транс" предоставлять услугу мультимодальных перевозок. В мае 2014 года в ходе реструктуризации активов Группы ИСП ООО "ИСП Транс" продало 100% в уставном капитале ООО "Курганнефтепродукт" одному из собственников Группы.



**Руководитель**

**Халилов Рахман Искендерович**

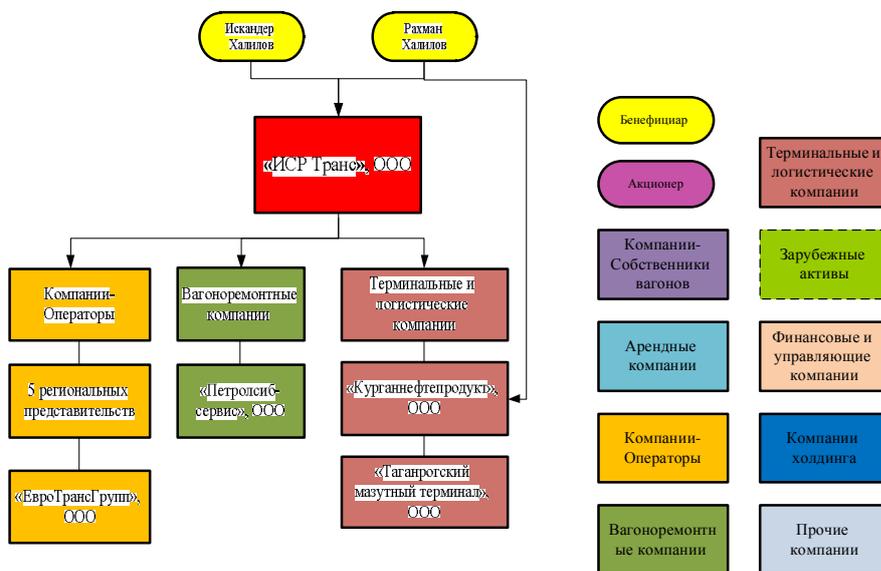


Год рождения: 1977  
 Окончил факультет международного бизнеса Международного Университета Женевы  
 С 1997 года работал в должности трейдера в группе "Лукойл"  
 С 2004 года возглавляет нефтяную торговую компанию RIROIL (Швейцария), входящую в ISR – Holding, является инициатором и руководителем проекта по развитию йодового сектора в Нефтечалах  
 В 2014-2015 гг входил в состав Совета директоров АО "СГ-транс"  
 С октября 2013 года – председатель Правления ISR-trans

<...> В декабре 2015 года Центральный Банк РФ признал несостоявшимся выпуск облигаций ООО "ИСП Транс" серии 01 (гос. рег. номер выпуска 4-01-36427-R), и аннулировал его регистрацию в связи с тем, что ни одной ценной бумаги данного выпуска так и не было размещено. Выпуск номинальным объемом 5 млрд. рублей был зарегистрирован 29 октября 2013 года.

В июне 2016 года Рахман Халилов подтвердил намерение купить у АФК "Система" 50% акций железнодорожного оператора "СГ-Транс" после того, как эту долю выкупит структура АФК "Система" - ООО "Башнефть-Транс". По словам Халилова, перспективы развития сотрудничества с АФК "Система" после покупки актива пока не определены, но «ИСП Транс» интересен главным образом нефтеналивной парк АО "СГ-транс". Компании рассматривают варианты консолидации активов либо разделения парка "СГ-транс".

Структура бизнеса ООО "ИСП Транс" приведена на следующей схеме.



**Структура уставного капитала**

По состоянию на июнь 2016 года X% уставного капитала ООО "ИСП Транс" принадлежит Халилову Рахману Искендеровичу, еще X% - Халилову Искендеру Агасалимовичу.

**Ключевые сделки M&A**

<...> В 2011 году произошло расширение группы активов ISR trans посредством слияния с дочерними компаниями ООО "Рейлкар" и ООО "Транс-сервис", владеющими X тыс. цистерн. Также в 2011 году произошло приобретение 100% вагоноремонтного предприятия ООО "Петросиб-сервис", специализирующегося на обслуживании цистерн. Суммы данных сделок не раскрываются.

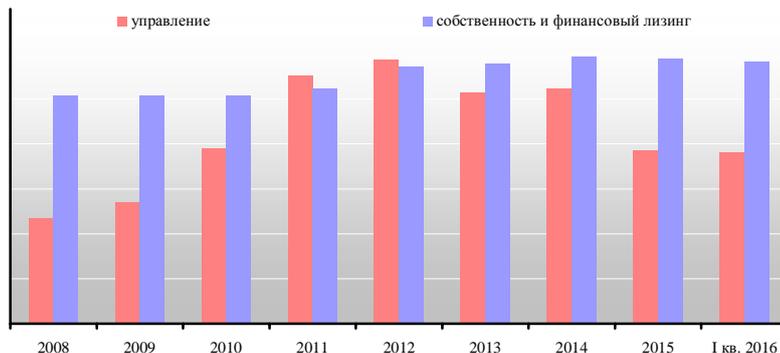
В конце августа 2013 года "ИСП транс" стало победителем аукциона по покупке 100% долей ООО "Курганнефтепродукт", которое владеет "Таганрогским мазутным терминалом". Мощность терминала – X млн. тонн в год. Стоимость сделки составила X млрд. рублей (начальная цена аукциона). Ранее данным активом владело ОАО "Сбербанк России", которое выставило 100% акций ООО "Курганнефтепродукт" на аукцион в июле 2013 года.

<...> В июне 2016 года Рахман Халилов подтвердил намерение купить у АФК "Система" 50% акций железнодорожного оператора "СГ-Транс".

**Динамика парка подвижного состава**

В течение 2015 года парк ООО "ИСП транс" как в управлении, так и в собственности сократился по отношению к началу 2015 года. При этом парк в управлении сократился на X% и составил X тыс. единиц. В 2015 году компания активно выводила парк из аренды и замещала старые арендованные вагоны на новые (при этом в связи с истечением срока договора аренды в 2015 году парк в операционном лизинге и аренде сократился на X тыс. цистерн). Кроме того в 2015 году списаны X цистерн в связи с истечением срока службы.

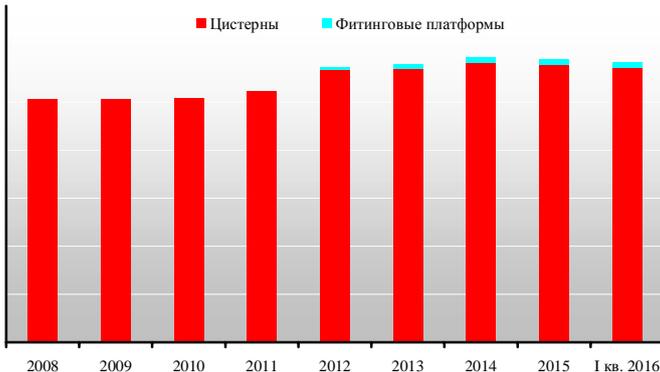
Рисунок 215. Динамика парка подвижного состава в управлении и собственности (с учетом финансового лизинга) компании в 2008-2016 гг., тыс. ед.



Источник: ООО "ИСП транс"

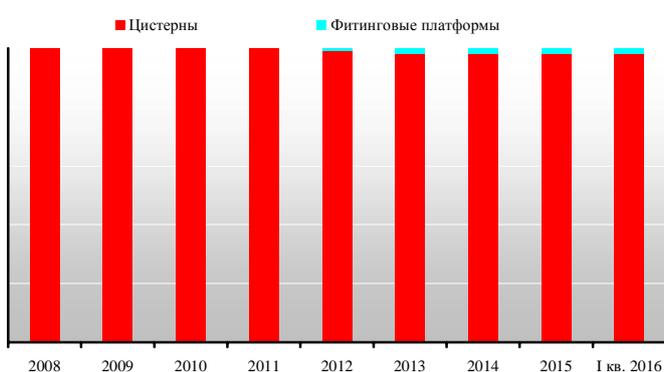
По итогам I квартала 2016 года парк в собственности (с учетом финансового лизинга) сократился на X единиц и составил X тыс. единиц.

Рисунок 216. Динамика парка в собственности (с учетом финансового лизинга) компании в 2008-2016 гг., тыс. ед.



Источник: ООО "ИСП транс"

Рисунок 217. Структура парка в собственности (с учетом финансового лизинга) компании в 2008-2016 гг., %



Источник: ООО "ИСП транс"

В структуре парка подвижного состава "ISR trans" преобладают цистерны, доля которых составляет около X% в управлении и собственности, что соответствует ориентации компании на перевозку нефтеналивных грузов. <...>

С 2012 года компания начала перевозки химических грузов в танк-контейнерах, в связи с чем парк ООО "ИСП Транс" пополнился фитинговыми платформами. По состоянию на 1 апреля 2016 года парк фитинговых платформ в управлении составил X единиц. В 2011 году "ИСП Транс" подписала договор с НК "ЛУКОЙЛ" на перевозку химических грузов ООО "Саратоворгсинтез". По состоянию на 1 апреля 2016 года оператор привлекает X танк-контейнеров для перевозок акрилонитрила и ацетонитрила в Финляндию и Венгрию. В собственности «ИСП-Транс» находится X танк-контейнера. В 2015 году кроме танк-контейнеров ООО "ИСП Транс" привлекало под перевозки грузов более X тыс. цистерн и X полувагонов. В I квартале 2016 года объем привлеченного парка составил X тыс. вагонов. По состоянию на 1.04.2016 года около X тыс. цистерн для СУГ ООО "ИСП Транс" сдает в аренду ООО "ЛУКОЙЛ-Транс".

**Закупки подвижного состава**

В 2014 году «ISR trans» приобрел X единиц подвижного состава, в частности на условиях лизинга X фитинговых платформ производства ОАО «Трансмаш» у ООО «Интергруп». Кроме того X цистерн для перевозки бензина и



светлых нефтепродуктов компания приобрела в собственность. В 2015 году компания в рамках реализации программы по замене устаревшего подвижного состава планировала приобретение X цистерн для перевозки нефтепродуктов, однако впоследствии от этих планов отказалась. В марте 2015 года ООО «ИРС-Транс» приобрело в собственность X цистерн для перевозки бензина и светлых нефтепродуктов модели 15-1213 производства ОАО «Рузхиммаш». В сентябре 2015 года компания пополнила собственный парк, закупив у завода X цистерн для перевозки для СУГ модели 15-1209.

В 2016 году ООО «ИРС Транс» не планирует закупок подвижного состава. Динамика закупок подвижного состава в 2011-2016 г.г. приведена ниже.

Таблица 104. Закупки подвижного состава ООО "ИРС-транс" в 2011-2016 гг.

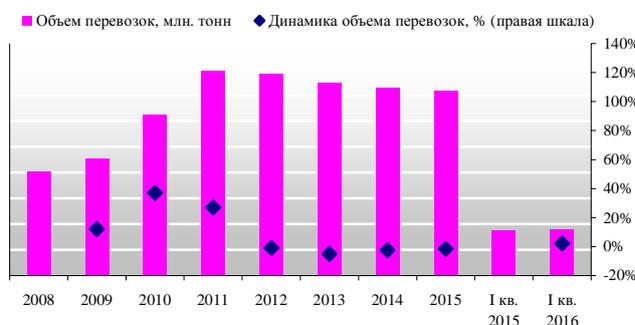
Год и месяц заключения сделки	Количество вагонов	Тип вагона	Модель вагона	Завод-производитель подвижного состава	Лизинговая компания (если приобретено в лизинг)
Февраль 2011	5	Цистерны для нефтепродуктов		вторичный рынок	Нет данных
Июль 2011	309				
<b>Всего в 2011</b>	<b>314</b>				
<b>Всего в 2012</b>	<b>1059</b>				
<b>Всего в 2013</b>	<b>166</b>				
<b>Всего в 2014</b>					
<b>Всего в 2015</b>					

*Источник: данные компании*

### Динамика объема перевозок

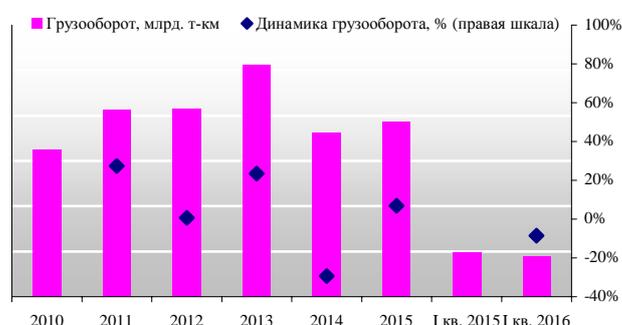
По итогам 2015 года объем перевозок составил X млн тонн, что на X % меньше показателя 2014 года. Негативная динамика перевозок была обусловлена главным образом сокращением перевозок нефтяных и химических грузов. Грузооборот компании "ИРС Транс" по итогам 2015 года вырос на X % по сравнению с уровнем 2014 года.

Рисунок 220. Динамика объема грузовых перевозок ООО "ИРС транс" в 2008-2016 гг., млн. тонн



*Источник: ООО "ИРС транс"*

Рисунок 221. Динамика грузооборота ООО "ИРС транс" в 2010 -2016 гг., млрд т-км

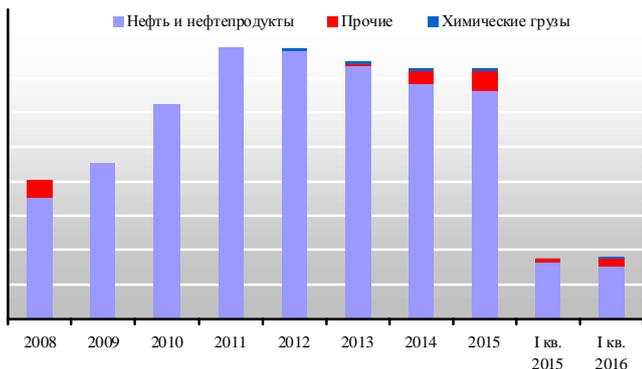


*Источник: ООО "ИРС транс"*

В 2013 году "ИРС Транс" начало отгрузки нефти со ст. Сорочинская и бензина со ст. Тюльпан Южно-Уральской жд. Со II полугодия 2013 года ООО "ИРС Транс" предоставляет вагоны для перевозки нефтепродуктов со ст. Новокуйбышевская Куйбышевской ж/д. <...>

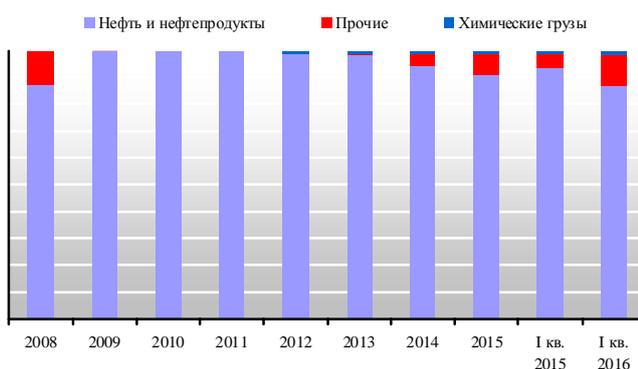
По итогам I квартала 2016 года объем перевозок составил X млн тонн, что на X% больше показателя аналогичного периода 2015 года. Наблюдается прирост в перевозках СУГ - X%, угля - X%. Сократился объем перевозок нефтяных грузов (X%).

Рисунок 222. Динамика перевозок компании за 2008-2016 гг. в разрезе основных грузов, млн. тонн



Источник: ООО "ИСП Транс"

Рисунок 223. Структура перевозок компании за 2008-2016 гг. в разрезе основных грузов, %



Источник: ООО "ИСП Транс"

Объём перевозок нефти и нефтепродуктов в общей структуре перевозок компании составляет X%, угля – X%, химических грузов - X%. <...>

Далее в таблице приведены основные клиенты, направления перевозок и виды грузов, перевозимых ООО "ИСП Транс".

Таблица 105. Основные клиенты и направления перевозок грузов ООО "ИСП Транс"

Клиент	Станция отгрузки	Направление перевозки	Груз
ОАО "ЛУКОЙЛ" – ОАО "ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез"	ст. Зелецино Горьковской железной дороги	внутренний рынок, экспорт – Высоцк, Автово, Балтийский лес, Вентспилс, Камышовая бухта, Джалалиддин Руми (Афганистан)	дизельное топливо, бензин, мазут
ООО "ФортеИнвест"	ст. Никель Южно-Уральской железной дороги	внутренний рынок, экспорт - Азов, Таганрог, Новороссийск, Грушевая, Туапсе, Одесса, Николаев, Мангали, страны Средней Азии, Монголия	дизельное топливо, бензин, мазут, вакуумный газойль, реактивное топливо, масла светлые и темные, битум, СУГ

Источник: ООО "ИСП транс"

**Финансовые показатели**

В 2015 году выручка компании увеличилась на X% по сравнению с аналогичным показателем 2014 года и составила X млрд рублей. При этом выручка от услуг по предоставлению в аренду вагонов-цистерн превысила X млрд, увеличившись по сравнению с показателем 2014 года на X%.

Рисунок 226. Динамика выручки компании в 2009-2015 гг., млрд. руб.



Источник: ООО "ИСП транс"

По итогам 2015 года выручка компании за вычетом тарифа РЖД увеличилась на X% по сравнению с показателем 2014 года и составила X млрд рублей. Чистая прибыль компании по российским стандартам бухгалтерского учета по итогам 2015 года составила X млрд руб.



Таблица 106. Динамика финансовых показателей ООО "ИСП Транс" в 2012-2016 гг., млн. руб (2012-2014 гг. – МСФО, 2015-2016 гг. – РСБУ).

Год	2012	2013	2014	2015	I кв. 2016
Выручка, млн. руб. без НДС	21323	21098	21299	X	X
Выручка за вычетом тарифа ОАО "РЖД", в т. ч.:	10254	9708	9871	X	X
Выручка от оперирования подвижным составом	8363	7616	7526	X	X
Выручка от сдачи подвижного состава в аренду	1891	1948	2345	X	X
Чистая прибыль, млн. руб.	1907	1358	-114	X	X

*Источник: данные ООО "ИСП Транс"*

### Отчетность по РСБУ

Таблица 107. Бухгалтерский баланс ООО "ИСП Транс" в 2008-2014 гг., тыс. руб.

Код строки	Показатель	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1110	Нематериальные активы	10	8	6	176	156	137	118
1120	Результаты исследований и разработок				0	0	0	0
1150	Основные средства	1576485	1498070	1489801	4339606	4130549	3662304	3610444

*Источник: данные ООО "ИСП Транс"*

Таблица 108. Отчет о финансовых результатах ООО "ИСП Транс" в 2008-2014 гг., тыс. руб.

Код строки	Показатель	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
2110	Выручка	4249451	7233232	13213935	18178898	21356858	20857254	20921361
2120	Себестоимость продаж	3333660	6052264	11523860	16184027	19257575	18749701	18977861
2100	Валовая прибыль (убыток)	915791	1180968	1690075	1994871	2099283	2107553	1943500

*Источник: данные ООО "ИСП Транс"*

## Перечень таблиц и графиков

### Раздел I. Макроэкономические показатели развития транспорта в России

#### 1.1 Состояние и основные показатели транспортного комплекса России

##### Графики

- Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования, тыс. км.
- Грузооборот транспорта, млрд. т-км.
- Динамика объёмов перевозки грузов в России в 2005-2016 гг., млн. тонн.
- Динамика объёмов перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2005-2016 гг., млн. тонн.
- Динамика перевозок грузов в России по месяцам 2007-2016 гг., млн. тонн.
- Динамика объёмов перевозки грузов по видам транспорта в России в 2005-2015 гг., млн. тонн.
- Структура объёмов перевозки грузов по видам транспорта в России в 2005-2015 гг., %.
- Динамика объёмов перевозок грузов по видам транспорта в России в I кв. 2005-2016 гг., млрд.
- Структура объёмов перевозок грузов по видам транспорта в России в I кв. 2005-2016 гг., %
- Объем перевозок грузов по видам транспорта в I-IV кварталах 2005-2016 гг., млн. тонн.
- Грузооборот транспорта в России в I-IV кварталах 2005-2016 гг., млрд. т-км.
- Динамика грузооборота транспорта в России в I-IV кв. 2005-2016 гг., млрд. т-км.
- Динамика грузооборота транспорта в России по месяцам 2007-2016 гг., млрд. т-км.
- Динамика грузооборота по видам транспорта в России в 2005-2015 гг., млрд. т-км.
- Структура грузооборота по видам транспорта в России в 2005-2015 гг., %.
- Динамика грузооборота по видам транспорта в России в I кв. 2005-2016 гг., млрд. т-км
- Структура грузооборота по видам транспорта в России в I кв. 2005-2016 гг., %
- Динамика грузооборота по видам транспорта в I-IV кварталах 2005-2016 гг., млрд. т-км.
- Среднее расстояние перевозки грузов в России в 2005-2015 гг., км.
- Среднее расстояние перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2005-2016 гг., км.

### Раздел II. Состояние и показатели железнодорожного транспорта

#### 2.1. Нормативное регулирование железнодорожного транспорта

##### Графики

- Проект Целевой модели рынка железнодорожных перевозок, предложенный Советом потребителей РЖД.
- Проект Целевой модели рынка железнодорожных перевозок, предложенный Советом потребителей РЖД.
- Ценообразование на рынке грузовых железнодорожных перевозок после реализации ЦМ 2020.
- Эффекты для участников рынка.
- Динамика ставок операторов и тарифов ОАО «РЖД» в 2008 – 2015 гг.
- Ключевые показатели эффективности ОАО «РЖД».

##### Таблицы

- Кадровые перемены в ОАО "РЖД" в сентябре 2015 г. – мае 2016 гт.
- Основные мероприятия по обновлению вагонного парка в 2016 г.
- Особенности работы инвентарного и приватного парков.

#### 2.2 Состояние и показатели железнодорожного транспорта России

##### Основные показатели железнодорожного транспорта

##### Графики

- Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в 2005-2015 гг., млн. тонн.
- Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в I кв. 2007-2016 гг.
- Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в I-IV кварталах 2005-2016 гг.
- Грузооборот железнодорожного транспорта России в 2005-2015 гг.
- Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России в 2005-2015 гг.
- Грузооборот железнодорожного транспорта России в I квартале 2007-2016 гг.
- Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России в I квартале 2007-2016 гг.
- Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2006-2015 гг., млн. т.
- Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2006-2015 гг., %.
- Динамика перевозок основных грузов ж/д транспортом в России в I кв. 2007-2016 гг., млн. т
- Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в I кв. 2007-2016 гг., %
- Динамика грузооборота ж/д транспортом в России по месяцам в 2009-2016 гг., млн.
- Динамика грузооборота ж/д транспортом в России в 2006-2015 гг., млрд. т-км
- Структура грузооборота ж/д транспорта в России в 2006-2015 гг., %
- Динамика грузооборота основных видов грузов ж/д транспортом в России в I кв. 2007-2016 гг.,
- Структура грузооборота ж/д транспорта в России в I кв. 2007-2016 гг., %
- Грузооборот основных видов грузов на ж/д транспорте в России в I-IV кварталах 2007-2016 гг., млрд. т-км.
- Динамика грузооборота и перевозок основных видов грузов в 2015 году к 2014 году, %
- Динамика грузооборота и перевозок основных видов грузов в I кв. 2016 года к I кв. 2015 года, %
- Динамика объемов среднесуточной погрузки в 2007-2016 гг., тыс. тонн.
- Динамика ж/д перевозок грузов в 2005-2016 гг. по сегментам доходности, млн. тонн.
- Структура ж/д перевозки грузов в 2005-2016 гг. по сегментам доходности, %.
- Динамика ж/д перевозок грузов в I кв. 2007-2016 гг. по сегментам доходности, млн. тонн
- Структура ж/д перевозки грузов в I кв. 2007-2016 гг. по сегментам доходности, %
- Динамика индекса предпринимательской уверенности в сфере добычи полезных ископаемых за 2008-2016 гг.
- Динамика индекса предпринимательской уверенности в сфере обрабатывающих производств за 2008-2016 гг.
- Структура погрузки грузов на ж/д транспорте России по типам вагонов в 2007-2016 гг., млн. тонн.
- Динамика грузооборота на ж/д транспорте России по типам вагонов в 2007-2015, млрд. т-км.
- Структура грузооборота на ж/д транспорте России по типам вагонов в 2007-2015 гг., %.
- Динамика грузооборота на ж/д транспорте России по типам вагонов в I кв. 2007-2016 гг., млрд. т-км
- Структура грузооборота на ж/д транспорте России по типам вагонов в I кв. 2007-2016 гг., %
- Динамика объема грузоперевозок ж/д транспортом по типам вагонов в России в 2007-2015 гг., млн. т.
- Структура грузоперевозок ж/д транспортом по типам вагонов в России в 2007-2015 гг., %
- Динамика объема перевозок ж/д транспортом по типам вагонов в России в I кв. 2007-2016 гг., млн. т
- Структура грузоперевозок ж/д транспортом по типам вагонов в России в I кв. 2007-2016 гг., %
- Объем перевозок грузов ж/д транспортом по типам вагонов в России в I-IV кварталах 2007-2016 гг.
- Грузооборот полувагонов в России в I-IV кварталах 2007-2016 гг. в разбивке по видам грузов, млрд. т-км
- Объем перевозок грузов ж/д транспортом в полувагонах в России в I-IV кварталах 2007-2016 гг., млн. т



- Структура грузооборота цистерн по видам грузов в России в I-IV кварталах 2007-2016 гг., млрд. т-км
- Объем перевозок грузов ж/д транспортом в цистернах в России в I-IV кварталах 2007-2016 гг., млн. т
- Среднее расстояние перевозки грузов ж/д транспортом в России в I-IV кв. 2007-2015 гг., км
- Структура среднего расстояния перевозки грузов ж/д транспортом по типам вагонов в 2005-2015 гг., км
- Структура среднего расстояния перевозки грузов ж/д транспортом по типам вагонов в I кв. 2007-2016 гг., км.

#### Таблицы

- Объем погрузки грузов на железной дороге в I-IV кварталах 2011-2016 годов, млн. тонн
- Объем погрузки основных видов грузов на железнодорожном транспорте в 2015 г., млн. тонн
- Объем погрузки основных видов грузов на железнодорожном транспорте в 2016 г., млн. тонн
- Объем перевозок грузов по железной дороге в I-IV кварталах 2011-2016 года, млн. тонн
- Динамика объемов производства продукции, грузовой базы железнодорожного транспорта и погрузки грузов в 2015 г. по видам экономической деятельности, % к 2014 г.
- Динамика объемов производства продукции, грузовой базы железнодорожного транспорта и погрузки грузов по итогам I квартала 2016 г. по видам экономической деятельности, % к I кварталу 2015 г.

### 2.3. Скорость и надежность доставки грузов железнодорожным транспортом

#### Графики

- Динамика средней скорости доставки одной отправки в 2005-2015 гг., км/сут
- Динамика средней скорости доставки одной отправки ж/д транспортом в России в 2007-2015 гг., км/сут.
- Средняя скорость доставки одной отправки по категориям в 2007-2015 гг., км/сут.
- Динамика скорости доставки одной отправки железнодорожным транспортом в России с учетом новой методики и без учета в 2007-2015 гг., км/сут.
- Динамика маршрутной скорости сквозных отправительских маршрутов из груженых вагонов и средней участковой скорости движения грузового поезда в 2014-2015 гг. км/сут.
- Динамика скорости доставки грузовых отправок по назначению на железные дороги в 2015 г., % к 2014 г.
- Надежность доставки отправок по категориям в 2007-2015 гг., %
- Динамика надежности доставки одной грузовой отправки в 2007-2015 гг., %
- Относительное изменение скорости и надежности доставки грузов по категориям отправок в груженых вагонах в 2015 г. к 2014 г.
- Структура отправок в груженых вагонах по категориям в 2014-2015 гг., %
- Динамика скорости, надежности доставки и доли отправок в высококонкурентном сегменте в 2007-2015 гг.
- Отклонение надежности доставки грузовых отправок по назначению на железные дороги от среднесетевого уровня в 2015 г., п.п.
- Динамика надежности доставки грузовых отправок по назначению на железные дороги в 2015 г., п.п.
- Сегментация железных дорог по динамике скорости и надежности доставки грузовых отправок в 2015 г.

#### Таблицы

- Средняя скорость доставки одной грузовой отправки по категориям в 2007-2015 гг., км в сутки

### 2.4. Состояние парка железнодорожного подвижного состава

#### Графики

- Динамика парка подвижного состава в СССР в 1988 и в России 1993-2016 гг., тыс. единиц на конец периода (по годам - перепись, 2010-2016 гг. - номерная база).
- Структура парка подвижного состава по видам на 1.05.2016 года, %
- Структура парка подвижного состава по видам на 1.01.2016 года, %.
- Динамика среднего возраста парка подвижного состава России в 2000-2016 гг., лет на конец периода.
- Средний возраст и нормативный срок службы грузовых вагонов в России на 1 апреля 2015 и 2016 гг., лет
- Динамика списания и закупок подвижного состава в России в 1993 - 2016г, тыс. единиц.
- Динамика закупок грузовых вагонов в России в 2010-2016 гг., тыс. единиц.
- Динамика списания грузовых вагонов в России в 2010-2016 гг., тыс. единиц.
- Динамика парка инновационных вагонов в РФ в 2008-5 мес. 2016 гг., единиц
- Динамика реализации инновационных полувагонов в РФ в 2008-4 мес. 2016 гг., единиц
- Динамика реализации инновационных зерновозов в РФ в 2013-4 мес. 2016 гг., единиц
- Динамика реализации инновационных минераловозов в РФ в 2013-4 мес. 2016 гг., единиц

#### Таблицы

- Структура парка грузового железнодорожного подвижного состава России по видам на 1 января 2016 г. и 1 мая 2016 г.
- Возрастная структура парка подвижного состава России по видам вагонов на 1 мая 2016 г.
- Основные мероприятия по обновлению вагонного парка в 2016 г.
- Сертификаты РСФЖТ на производство подвижного состава с осевой нагрузкой от 25 т, выданные российским производителям в 2008 - 2016 гг.
- Российские производители, имеющие действующие сертификаты на производство подвижного состава с осевой нагрузкой от 25 т, по состоянию на 1.07.2016 г

### 2.5 Анализ перевозок крупнотоннажных контейнеров

#### Графики

- Динамика объемов перевозок КТК в 2009-2015 гг. (груженых и порожних)
- Динамика объемов перевозок груженых КТК в 2009-2015 гг., тыс. ДФЭ
- Динамика объемов перевозок порожних КТК в 2009-2015 гг., тыс. ДФЭ
- Динамика перевозок груженых КТК в 2008-2015 гг., тыс. ДФЭ
- Динамика перевозок грузов в КТК во всех видах сообщения в 2009-2015 гг., тыс. ДФЭ
- Темп изменения объема перевозок КТК по видам грузов в 2008-2015 гг.
- Структура перевозок грузов в КТК во всех видах сообщения в 2009-2015 гг., %
- Динамика перевозок грузов в КТК во внутрироссийском сообщении в 2009-2015 гг., тыс. ДФЭ
- Структура перевозок грузов в КТК во внутрироссийском сообщении в 2009-2015 гг., %
- Динамика перевозок грузов в КТК в экспортном сообщении в 2009-2015 гг., тыс. ДФЭ
- Структура перевозок грузов в КТК в экспортном сообщении в 2009-2015 гг., %
- Динамика перевозок грузов в КТК в международном сообщении в 2009-2015 гг., тыс. ДФЭ
- Структура перевозок грузов в КТК в международном сообщении в 2009-2015 гг., %
- Структура экспортных перевозок груженых КТК через порты и погранпереходы РФ в 2009-2015 гг., тыс. ДФЭ
- Динамика перевозок грузов в КТК в импортном сообщении в 2009-2015 гг., тыс. ДФЭ
- Структура перевозок грузов в КТК в импортном сообщении в 2009-2015 гг., %
- Структура импортных перевозок груженых КТК через порты и погранпереходы РФ в 2009-2015 гг., тыс. ДФЭ
- Динамика перевозок грузов в КТК в транзитном сообщении в 2009-2015 гг., тыс. ДФЭ
- Структура перевозок грузов в КТК в транзитном сообщении в 2009-2015 гг., %
- Корреспонденция транзитных перевозок груженых и порожних КТК в 2009-2015 гг.

## Таблицы

- Динамика контейнеризации железнодорожных перевозок в 2008-2015 гг. (груженые, крупнотоннажные)
- Структурный анализ динамики КТК в груженом и порожнем состоянии в 2009-2015 гг.
- Перевозки КТК контейнерными поездами в 2014-2015 гг.
- Структура перевозок КТК контейнерными поездами в 2014-2015 гг. (с учетом обратных поездов).
- Корреспонденции транзитных перевозок крупнотоннажных контейнеров в 2015 году, ед. ДФЭ.
- Доходность (в части инфраструктурной и локомотивной составляющих) на один перевезенный груженный крупнотоннажный контейнер (ДФЭ) и контейнеро-км (груженые) в 2014-2015 гг

## 2.6 Прогноз развития рынка ж/д перевозок до 2019 года

### Графики

- Динамика объема ж/д перевозок в 2005-2015 гг. и прогноз на 2016-2019 гг., млн. тонн
- Динамика грузооборота в 2005-2015 гг. и прогноз на 2016-2019 гг., млрд. т-км
- Динамика среднего расстояния ж/д перевозок в 2005-2015 гг. и прогноз на 2016-2019 гг., км

### Таблицы

- Прогнозируемая динамика производства валовой добавленной стоимости по отраслям в 2017-2019 гг. в % к предыдущему году
- Прогноз объемов железнодорожных грузовых перевозок на период до 2018 г.

## 2.7 Описание бизнеса холдинга "Российские железные дороги"

### Графики

- Динамика протяженности путей общего пользования и электрифицированных линий в 2001-2014 гг., км
- Схема железных дорог России и "узких мест" на инфраструктуре ОАО "РЖД"
- Динамика финансовых показателей ОАО "РЖД" по МСФО в 2003-2015 гг.
- Динамика финансовых показателей ОАО "РЖД" по РСБУ в 2003-2015 гг.
- Динамика структуры консолидированной выручки холдинга РЖД в 2003-2015 гг., %
- Динамика структуры выручки от ж/д перевозок холдинга РЖД в 2003-2013 гг., %
- Динамика индексации тарифов и государственных субсидий ОАО "РЖД" в 2005-2015 гг. и прогноз на 2016-2019 гг.
- Структура инвестиционного бюджета ОАО "РЖД" на 2014-2016 гг., %
- Схема основных направлений интенсификации использования железнодорожной инфраструктуры России на перспективу до 2020 года
- Основные направления развития перевозочного и логистического бизнеса холдинга "РЖД"

### Таблицы

- Густота сети железных дорог (на начало года; километров путей на 1000 квадратных километров территории)
- Финансовые показатели ОАО "РЖД" по РСБУ в 2003-2015 гг., млрд. руб.
- Финансовые показатели ОАО "РЖД" по МСФО в 2003-2015 гг., млрд. руб. (согласно консолидированной отчетности)
- Финансовые показатели ОАО "РЖД" по МСФО в 2003-2013 гг., млрд. руб. (согласно примечаниям к консолидированной отчетности)
- Доли участия ОАО "РЖД" в дочерних и зависимых сообществах
- Необходимый объем государственной поддержки на 2014-2020 гг.
- Контрольные параметры целевого состояния холдинга "РЖД" на период до 2020 года
- Контрольные параметры целевого состояния перевозочного и логистического бизнес-блока (консервативный сценарий)
- Контрольные параметры целевого состояния бизнес-блока "Инфраструктура" (консервативный сценарий)
- Контрольные параметры целевого состояния бизнес-блока "Международный инжиниринг и транспортное строительство" (консервативный сценарий)

## Раздел III. Рейтинг операторов подвижного состава

### Таблицы

- Ранговый рейтинг ТОП-50 операторов подвижного состава по итогам I кв. 2016 года.
- Рейтинг ТОП-50 операторов подвижного состава по количеству вагонов в управлении в 2011-2016 гг., тыс. шт.
- Рейтинг ТОП-50 операторов подвижного состава по величине парка в собственности (включая финансовый лизинг) в 2010-2016 гг., тыс. шт.
- Рейтинг операторов подвижного состава по объему грузоперевозок в 2011-2016 гг., млн. тонн.
- Рейтинг операторов подвижного состава по отношению объема перевозок к парку в управлении в 2011-2015 гг., тыс. тонн на вагон.
- Рейтинг операторов подвижного состава по величине грузооборота в 2011-2016 гг., млрд. т-км.
- Рейтинг операторов подвижного состава по отношению грузооборота к парку в управлении в 2011-2015 гг., млн. т-км на вагон в год.
- Выручка операторов (с учетом тарифа ОАО "РЖД") за I кв. 2015-2016 гг., млрд. руб.
- Выручка операторов (с учетом тарифа ОАО "РЖД") за 2014-2015 гг., млрд. руб.
- Рейтинг операторов по величине валовой выручки (с учетом тарифа ОАО "РЖД") в 2011-2015 гг., млрд. руб., без НДС.
- Рейтинг по выручке (за вычетом тарифа "РЖД") в сегменте железнодорожных перевозок и предоставления вагонов в аренду за соответствующий год, млрд. руб. без НДС.
- Отношение выручки за вычетом тарифа "РЖД" к среднегодовому парку в управлении (либо собственности с учетом фин. лизинга для арендных компаний), тыс. руб. без учета НДС на вагон в день
- Выручка от оперирования за вычетом тарифа "РЖД", приходящаяся на вагон в управлении, тыс. руб. без учета НДС на вагон в день
- Выручка от самостоятельного оперирования, приходящаяся на тонну перевезенных грузов, тыс. руб./тонн
- Рейтинг операторов по величине ЕВГДА за 2010-2015 гг., млн. рублей
- Рейтинг операторов по чистой прибыли за 2011-2015 гг., млн. рублей
- ЕВГДА на вагон в управлении (либо в собственности с учетом финансового лизинга для арендных компаний) в 2011-2015 гг., тыс. руб./вагон в сутки
- Рентабельность операторов по чистой прибыли в 2011-2015 гг.
- Рентабельность операторов по ЕВГДА в 2011-2015 гг.
- Рейтинг операторов по среднегодовой величине чистого долга в 2011-2015 гг., млн. руб.
- Отношение чистого долга (данные на конец года) к ЕВГДА в 2011-2015 гг., раз
- Величина долговой нагрузки на вагон в собственности без учета финансового лизинга в 2011-2015 гг., млн. руб.
- Крупнейшие сделки возвратного лизинга в 2013-2015 гг.
- Основные этапы развития рынка М&А в секторе оперирования подвижным составом в 2001-2015 гг.
- Сделки объединения активов на рынке оперирования в 2006-2015 гг.
- Тендеры ОАО "РЖД" по продаже вагонов, совершившиеся в 2010 году.
- Сделки М&А в сегменте оперирования подвижным составом в России в 2006-2016 гг.
- Коэффициенты публичных компаний по среднегодовой капитализации за 2010-2015 гг.

### Графики

- Динамика доли рынка крупнейших операторов подвижного состава в управлении в 2009-2016 гг., %.
- Динамика изменения парка в управлении ТОП-20 операторов за I кв. 2015 и 2016 гг.
- Динамика доли рынка крупнейших операторов подвижного состава в собственности (с учетом фин. лизинга) в 2009-2016 гг., %.



- Динамика изменения парка в собственности ТОП-20 операторов за I кв. 2015 и 2016 гг., тыс. шт.
- Динамика доли грузоперевозок крупнейших операторов подвижного состава в 2010-2016 гг., %.
- Динамика доли грузооборота крупнейших операторов подвижного состава в 2010-2016 гг., %
- Чистая прибыль и ЕВГТДА ТОП-20 операторов в 2015 году, млрд. руб.
- Выручка за вычетом тарифа и ЕВГТДА ТОП-20 операторов в 2015 году на вагон в управлении (либо собственности с финансовым лизингом для арендных компаний), млн. руб.
- Показатели эффективности деятельности ТОП-20 операторов в 2016 г.
- Чистый долг операторов на конец 2015 года, млрд. руб.
- Коэффициент долговой нагрузки ТОП-20 операторов в 2015 году (чистый долг к ЕВГТДА)
- Количество сделок M&A и средний объем сделки в сегменте оперирования ж/д подвижным составом в 2006-2015 гг.
- Динамика объема сделок M&A в сегменте оперирования ж/д подвижным составом в 2006-2015 гг.
- Динамика стоимости и количества акций Globaltrans на LSE в 2010-2015 гг.
- Динамика капитализации Globaltrans в 2010-2015 гг.
- Динамика стоимости и количества акций ПАО "Трансконтейнер" на ММВБ в 2010-2015 гг.
- Динамика капитализации ПАО "Трансконтейнер" в 2010-2015 гг.

#### Раздел IV Состояние рынка перевозок в России по видам грузовых вагонов

По всем типам вагонов приведены следующие **графики**:

- Динамика объемов списания и закупок данного вида вагонов в России в 2005- 2016 гг., ед.;
  - Динамика закупок данного вида вагонов по типам собственников в России в 2009- 2016 гг, тыс. ед.
  - Структура закупок данного вида вагонов по типам собственников в России в 2009- 2016 гг., тыс. ед.
  - Динамика закупок данного вида вагонов по типам операторов в России в 2009- 2016 гг., тыс. ед.
  - Структура закупок данного вида вагонов по типам операторов в России в 2009- 2016 гг. тыс. ед.
  - Возрастная структура парка данного вида вагонов в России на 1.05.2016, тыс. ед.
  - Динамика закупок и списания данного вида вагонов в 2010-2015 гг. и прогноз до 2019 г
  - Структура парка данного вида вагонов в разрезе типов собственников на 1.05.2016, %
  - Структура парка данного вида вагонов в разрезе типов операторов на 1.05.2016, %
  - Динамика грузооборота ж/д транспорта в России за 2007-2016 гг. по видам вагонов, млрд.т-км
  - Динамика грузооборота данного типа вагонов в России в 2007-2016 гг., млрд. т-км
  - Динамика грузооборота данного типа вагонов в России в I-IV кварталах 2009-2016 гг.
  - Динамика грузооборота данного типа вагонов в России по месяцам 2012-2016 гг., млрд т-км
  - Динамика грузооборота данного типа вагонов в России в 2007- 2016 гг. по типам сообщения, млрд. т-км
  - Динамика средней дальности перевозок грузов в вагонах данного типа в России в 2007-2016 гг., км
  - Динамика объемов перевозки грузов ж/д транспортом в России в 2007-2016 гг. по видам вагонов, млрд. тонн
  - Динамика объемов перевозки грузов в вагонах данного типа в России в 2007-2016 гг.
  - Динамика объемов перевозки грузов в вагонах данного типа в России в I-IV кварталах 2009-2016 гг.
  - Динамика перевозки грузов в вагонах данного типа в России по месяцам 2012-2016 гг., млн. тонн
  - Динамика перевозок грузов в вагонах данного типа в России в 2004-2016 гг. по видам грузов, млн.т.
  - Структура перевозок грузов в вагонах данного типа в России в 2004-2016 гг. по видам грузов, %
  - Динамика перевозок основных грузов в России в 2004-2016 гг. по видам вагонов, млн. тонн
  - Структура перевозок основных грузов в России в 2004-2016 гг. по видам вагонов, %
- По всем типам вагонов приведены следующие **таблицы**:
- Рейтинг операторов подвижного состава по количеству данного вида вагонов в управлении в 2012-2016 гг., тыс. шт.
  - Рейтинг операторов подвижного состава по количеству данного вида вагонов в собственности (с учетом финансового лизинга) в 2012-2016 гг., тыс. шт.
  - Рейтинг крупнейших лизинговых компаний по объему парка данного вида вагонов, переданного в операционный лизинг по состоянию на конец периода.
  - Парк данного вида вагонов в России в разрезе крупнейших собственников и операторов (без компаний, занимающихся финансовым лизингом) на 1 мая 2016 г.
  - Крупнейшие лизинговые компании по количеству данного вида вагонов в лизинговом портфеле на 1 мая 2016 г.

#### Раздел V Описание бизнеса транспортных компаний

По всем операторам приведены следующие диаграммы и таблицы:

##### Графики

- Структура группы
- Динамика парка подвижного состава в управлении и собственности компании в 2008- 2016 гг., тыс. ед.
- Динамика парка в управлении компании за 2008-2016 гг. по видам вагонов, тыс. ед.
- Структура парка в управлении компании за 2008-2016 гг. по видам вагонов, %
- Динамика парка в собственности компании за 2008-2016 гг. по видам вагонов, тыс. ед.
- Структура парка в собственности компании за 2008-2016 гг. по видам вагонов, %
- Динамика объема грузоперевозок компании в 2008-2016 гг., млн. тонн
- Динамика перевозок компании за 2008-2016 гг. в разрезе основных грузов, млн. тонн
- Структура перевозок компании за 2008-2016 гг. в разрезе основных грузов, %
- Динамика перевозок компании за 2008-2016 гг. по типам вагонов, млн. тонн
- Структура перевозок компании за 2008-2016 гг. по типам вагонов, %

##### Таблицы

- Структура акционерного капитала компании.
- Закупки подвижного состава компанией в 2006-2016 гг.
- Динамика финансовых показателей (для публичных компаний) в 2008-2016 гг.

## Перечень продуктов ИА «INFOLine» по железнодорожному транспорту и рынкам подвижного состава

В условиях нестабильной экономической ситуации в России и изменений условий государственного регулирования на рынке железнодорожных перевозок и управления подвижным составом у всех участников рынка (собственников и операторов, вагоностроителей и вагоноремонтных предприятий, лизинговых компаний, банков и финансовых компаний) возрастает потребность в актуальной информации. При этом в связи с малым количеством публичных компаний и высоким уровнем закрытости большинства операторов, на рынке железнодорожных перевозок отсутствует единая система координат по оценке операционных, финансовых показателей, показателей технологической и финансовой эффективности.

### Периодический обзор INFOLine Rail Russia TOP

Основной целью обзора «INFOLine Rail Russia TOP» является **анализ тенденций на рынке железнодорожного транспорта и оперирования подвижным составом**, ранжирование операторов и оценка изменения их операционных и финансовых показателей, а также мониторинг событий их операционной, финансовой и инвестиционной деятельности. В обзоре «INFOLine Rail Russia TOP» охарактеризована **динамика показателей транспортного комплекса** в целом и железнодорожного транспорта в частности, а также приведено подробное описание событий на рынке оперирования подвижным составом и железнодорожных перевозок грузов за отчетный квартал.

Обзор состоит из трех основных разделов:

- Рейтинг крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава и оперлизинговых компаний в сегменте железнодорожного подвижного состава;
- Макроэкономические показатели транспортной отрасли России;
- Основные события операторов железнодорожного подвижного состава и оперлизинговых компаний в сегменте железнодорожного подвижного состава России.

Основные параметры, по которым формировался итоговый рейтинг компаний:

- количество грузовых вагонов в собственности с учетом финансового лизинга;
- количество грузовых вагонов в собственности;
- количество грузовых вагонов в управлении;
- объем перевозки грузов в собственных и арендованных грузовых вагонах;
- величина грузооборота;
- объем выручки в сегменте грузовых железнодорожных перевозок.

### Готовые исследования

#### NEW! Исследование «Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2016 года. Прогноз до 2019 года»

Исследование состоит из двух частей:

##### Часть 1. Анализ рынка железнодорожных перевозок

• **Макроэкономические показатели транспортной отрасли России.** Описание, анализ ключевых тенденций и долгосрочных показателей (2005-I кв. 2016гг..) в основных сегментах транспортной отрасли России – железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного.

• **Состояние и показатели железнодорожного транспорта России.** Подробный анализ основных тенденций развития железнодорожной отрасли в 2001- I кв. 2016 года, в том числе и основных итогов и последствий реформирования отрасли, а также, результатов нормативного регулирования отрасли. Анализ динамики и структуры основных показателей рынка ж/д грузовых перевозок (грузооборот, погрузка, перевозки, среднее расстояние) в долгосрочной годовой динамике и динамике по месяцам, анализ скорости и надежности доставки грузов и состояния парка ж/д подвижного состава.

• **Рейтинг крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава.**

Количество грузовых вагонов в собственности с учетом финансового лизинга; количество грузовых вагонов в собственности; количество грузовых вагонов в управлении; объем перевозки грузов в собственных и арендованных грузовых вагонах; объем выручки, чистой прибыли, EBITDA и чистого долга в сегменте грузовых железнодорожных перевозок по итогам 2014 года; рентабельность по чистой прибыли и по показателю EBITDA по итогам 2014 года; коэффициенты долговой нагрузки. Проанализирована конъюнктура рынка M&A сделок на рынке оперирования подвижным составом, а также, конъюнктура IPO на рынке оперирования.

• **Текущее состояние и перспективы развития рынка грузовых вагонов по 10 видам.**

Раздел содержит долгосрочную годовую динамику основных показателей рынка (грузооборот (в том числе и по типам сообщения), среднее расстояние перевозок, объем перевозки (в том числе и по типам грузов), а также, месячную динамику перевозок. Также, в разделе охарактеризованы основные параметры парка данных видов вагонов (количество на 1.04.2016г., объем списаний и закупок за 2005-I кв. 2016г. и прогноз до 2019г., структура закупок по типам собственников и операторов, структура парка по типам собственников и операторов, крупнейшие собственники и операторы, крупнейшие лизинговые компании по количеству данных видов вагонов в лизинговом портфеле).



Дата выхода:	Ежеквартально
Количество страниц:	Более 250
Способ предоставления:	Электронный
Цена обзора:	От 40 000 руб.



Дата выхода:	Июль 2016 года
Количество страниц:	538
Способ предоставления:	Электронный Печатный
Стоимость:	60 000 руб.



**Часть 2. Описание бизнеса крупнейших операторских и оперлизинговых компаний**

- **Во вторую часть Исследования** включены 65 бизнес-справок по крупнейшим операторам подвижного состава в стране и по оперлизинговым компаниям. На долю данных компаний приходится: 81% от общего количества подвижного состава в управлении (более 990 тыс. единиц), 78% от общего количества подвижного состава в собственности с учетом финансового лизинга (более 950 тыс. единиц), 81% общего объема перевозок (около 540 млн тонн), 91% общего грузооборота (около 1020 млрд тонно-км).

**База данных «500 крупнейших собственников и операторов подвижного состава РФ»**

База состоит из четырех основных разделов:

- **Рейтинг крупнейших операторов и оперлизинговых компаний** по итогам 1 пол. 2016 года. Компании проранжированы по выручке от оперирования подвижным составом. Представлены показатели эффективности деятельности операторов, в том числе технологические (общий объем грузов, перевезенный за год в одном вагоне) и финансовые (отношение выручки к количеству парка в управлении и к общему объему перевозок грузов).
- **База собственников и операторов подвижного состава России** на 1 июля 2016 года. Включает контактную информацию (название компании, организационно-правовая форма, фактический адрес, телефон, факс, E-mail, сайт, Ф.И.О и должность руководителя компании, Ф.И.О. и должность руководителя транспортного подразделения (для компаний грузовладельцев)), а также информацию о количестве находящегося в собственности, собственности с учетом финансового лизинга и управлении компании подвижного состава, имеющего право выхода на сеть ОАО «РЖД», по видам (крытые вагоны, платформы, полувагоны, цистерны, хопперы-минераловозы, хопперы-цементовозы, хопперы-зерновозы, фитинговые платформы, автомобилевозы, рефрижераторные и изотермические вагоны).
- **Состояние рынка подвижного состава** по видам по итогам 1 квартала 2016 года. По каждому виду подвижного состава проведен анализ динамики закупок/списаний вагонов соответствующего типа в долгосрочной динамике, анализ закупок в разрезе типов собственников и операторов (непосредственно операторы, лизинговые компании, грузовладельцы и кэптивные операторы, дочерние компании холдинга «РЖД», и др.). Также, в разделе приведена информация о среднем возрасте каждого из типов подвижного состава, их нормативном сроке службы, возрастной структуре парка и прогнозах закупок и списаний подвижного состава на ближайшую перспективу.
- **База собственников и операторов подвижного состава по видам грузовых вагонов** на 1 июля 2016 года. Контактные данные компаний (фактический адрес, телефон, факс, e-mail, web-адрес, Ф.И.О. руководителя и Ф.И.О. руководителя транспортного подразделения (для грузовладельцев)) и данные по парку в собственности, собственности с учетом финансового лизинга и управлении.



Дата выхода: **III квартал 2016**  
 Количество страниц: **523**  
 Способ предоставления: **Электронный Печатный**  
 Стоимость: **60 000 руб.**

**NEW! База данных «700 крупнейших собственников и операторов подвижного состава ЕЭП».**

База данных крупнейших собственников и операторов подвижного состава России и ЕЭП предназначена для оптимизации взаимодействия лизинговых и транспортных компаний, а также компаний, занимающихся производством и ремонтом подвижного состава с фактическими собственниками подвижного состава. Также база данных позволяет компаниям грузовладельцам получить информацию о собственниках и операторах подвижного состава. Кроме того, данные базы могут быть использованы собственниками и операторами подвижного состава для целей конкурентного анализа, а также передачи (получения) вагонов в лизинг (аренду). **Выход – III квартал 2016 г.**

**Отраслевые новости «Тематические новости»**

Услуга «Тематические новости» - это оперативная и периодическая информация об интересующей отрасли экономики РФ (всего более 80 тематик), подготовленная путем мониторинга деятельности российских и зарубежных компаний, тысяч

Название тематик	Периодичность	Стоимость в месяц
Железнодорожное машиностроение РФ и стран ближнего зарубежья	1 раз в неделю	5 000 руб.
Железнодорожный транспорт РФ	1 раз в неделю	5 000 руб.
Индивидуальный мониторинг СМИ	Согласовывается	От 10 000 руб.

деловых и отраслевых СМИ, информационных агентств, федеральных министерств и местных органов власти.

**NEW! SUMMARY INFOLine**

Ежедневный дайджест самых актуальных событий за день в отрасли (по тематикам или в рамках индивидуального мониторинга). Вы можете заказать перевод услуги Summary INFOLine на другие языки.

Название тематик	Периодичность	Стоимость в месяц*
Железнодорожное машиностроение РФ и стран ближнего зарубежья	1 раз в неделю	15 000 руб.
Железнодорожный транспорт РФ	1 раз в неделю	15 000 руб.

\* В комплекте с тематическими новостями  
 Цены указаны без учёта НДС, 18% (возможно выставление счета от организации УСН с НДС, 0% по запросу)

**Специальное предложение!**  
**Для клиентов ИА "INFOLine" действует скидка 10%!**

**С уважением, Надточаева Евгения, менеджер направления**  
 (812) 322-6848 или (495) 772-7640 доб.302  
 transport@infoline.spb.ru