

ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНОК ГРУЗОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

Предварительные итоги 2023 года
Прогноз до 2025 года

- Рейтинг крупнейших операторов подвижного состава
- Состояние железнодорожного транспорта России
- Прогноз развития железнодорожного транспорта
- Состояние рынка перевозок и парка по основным видам вагонов
- Описание бизнеса крупнейших операторов
- Описание бизнеса крупнейших 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

Об исследовании "Рынок грузового железнодорожного транспорта России"	5
Раздел I. Макроэкономические показатели развития транспорта в России	7
Раздел II. Состояние и показатели железнодорожного транспорта России	12
2.1 Основные показатели железнодорожного транспорта	12
2.2 Скорость и надежность доставки грузов железнодорожным транспортом	25
2.3 Состояние парка железнодорожного подвижного состава	29
2.4 Описание бизнеса холдинга "Российские железные дороги"	37
2.5 Нормативное регулирование железнодорожного транспорта	43
Раздел III. Прогноз рынка железнодорожных перевозок	47
3.1. Прогноз погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта	47
3.2. Прогноз динамики парка грузовых вагонов РФ	49
Раздел IV. Состояние и прогноз рынка по видам подвижного состава	51
4.1 Полувагоны	51
4.2 Крытые вагоны	74
4.3 Нефтеналивные цистерны	86
4.4 Хопперы-минераловозы	101
4.5 Хопперы-зерновозы	113
4.6 Хопперы-цементовозы	124
4.7 Фитинговые платформы	131
4.8 Лесовозные платформы	137
4.9 Универсальные и специализированные платформы	146
Раздел V. Рейтинг операторов подвижного состава и оперлизинговых компаний INFOLine Rail Russia TOP	151
5.1 Ранговый рейтинг операторов	151
5.2 Рейтинг операторов по величине парка в управлении	152
5.3 Рейтинг операторов по величине парка в собственности	153
5.4 Рейтинг операторов по объему перевозок	155
5.5 Рейтинг операторов по грузообороту	157
5.6 Рейтинг операторов по выручке от железнодорожных перевозок и предоставления парка в аренду	159
5.7 Рейтинг лизинговых компаний на рынке операционного лизинга	161
Раздел VI. Бизнес-справки по крупнейшим операторам рынка железнодорожных перевозок в России	162
Дочерние компании ОАО «РЖД»	162
"Объединенная транспортно-логистическая компания", АО	162
"РЖД Логистика", АО	163
"РЖД Бизнес Актив", АО	165
"Федеральная грузовая компания", АО	166
Бизнес-справка "Первая грузовая компания", АО	171
Бизнес-справка холдинга Globaltrans Investment, PLC	175
"Новая перевозочная компания", АО	175
"БалтТрансСервис", ООО	175
"ГТИ Менеджмент", ООО	175
Бизнес-справка "Нефетранссервис", АО	180
Бизнес-справка "Трансойл", ООО	183
Бизнес-справка "Уголь-Транс", АО	187
Бизнес-справка "Модум-Транс", ООО	188
Бизнес-справка "Деметра-Холдинг"	190
"Русагротранс", АО	193
"Грузовая компания", ООО	194
"ЛП транс", АО	194
"Транслес", ООО	194
Бизнес-справка ГК "Сибирская угольная энергетическая компания" и "МХК "Еврохим"	195
"Сибирская угольная энергетическая компания"	195
"Национальная транспортная компания", АО	195
"МХК "ЕвроХим", АО	198
Бизнес-справка Основные события ГК "ДЕЛО"	199
"Трансконтейнер", ПАО	200
Бизнес-справка "Газпромтранс", ООО	204
Бизнес-справка Группы FESCO	207
"Логбокс", ООО	210
Бизнес-справка ХК "Уральская горно-металлургическая компания"	211
Промышленная Логистика, ООО (ранее УГМК-Транс)	215
Бизнес-справки прочих операторов рынка железнодорожных перевозок	215
"Грузовая компания "Новотранс", ООО	215
"Атлант", ООО (ГК "ТрансФин-М")	221
RAILGO	223

"ЛУКОЙЛ-Транс", ООО	226
"Нефтехимическая транспортная компания", ООО	228
"Трубная грузовая компания", АО	230
"Апатит", АО	232
"Евросиб СПб-транспортные системы", АО	234
"Первый промышленный оператор", ООО	238
"Мечел-Транс", ООО	240
"Уралкалий", ПАО	242
"УРАЛХИМ-ТРАНС", ООО	245
"Тольяттиазот", АО	248
"РН-Транс", АО	249
"Транспортные технологии", ООО	251
Урал Логистика, ООО	254
ГК "Максимум"	254
"СКС", ООО	257
ГК "Содружество"	257
"Эй-Би-Рейл", ООО	259
"Кузбасстрансцемент", ООО	261
"ТалТЭК Транс", АО	263
"Логистика1520", ООО	264
"Архбум", ООО	266
"Рефсервис", АО	268
"Дальневосточная транспортная группа", АО	270
"Спецэнерготранс", АО	272
"Финтранс ГЛ", ООО	273
"Модуль", ООО	275
"Акрон", ПАО	277
"Системный транспортный сервис", ООО	278
"Технотранс", ООО	279
"Локотранс", ЗАО	281
"Алькон", ООО	282
ГК "Аппарель"	284
Раздел VII. Бизнес-справки компаний, занимающихся операционным лизингом подвижного состава	286
<i>Vector Rail Management Limited</i>	286
"СГ-транс", АО	288
"ТрансФин-М", ПАО	291
ГК "Государственная транспортная лизинговая компания"	293
"ВТБ Лизинг", АО	295
Перечень продуктов iNFOLine по железнодорожному транспорту и рынкам подвижного состава	298



Об исследовании "Рынок грузового железнодорожного транспорта России".

Цели исследования: описание ключевых тенденций; анализ и прогноз развития рынка грузовых железнодорожных перевозок и подвижного состава в России (в том числе по основным видам подвижного состава); формирование рейтинга операторов грузового железнодорожного подвижного состава России.

Ключевые параметры рынка: В январе-сентябре 2023 года на рынке железнодорожных грузовых перевозок России работает более 1000 собственников и операторов, однако на долю 30 крупнейших операторов приходится 75% парка в управлении и 83,8% от объема перевозок.

Актуальность Исследования: В условиях турбулентности в мировой и российской экономике для эффективной коммерческой деятельности грузовладельцам, операторским и лизинговым компаниям требуется профессиональный конкурентный анализ конъюнктуры рынка.

Направления использования результатов Исследования: анализ конъюнктуры рынка, выработка стратегии развития, маркетинговое планирование, мониторинг конкурентов, бенчмаркинг, поиск новых клиентов и партнеров.

Временные рамки Исследования: динамика с 2014 года; итоги 9 месяцев и предварительные итоги 2023 г. (операционные и финансовые показатели), прогноз до 2025 год.

Преимущества Исследования: методология и комплексный анализ различных источников (анкетных данных операторов, информационных баз ГВЦ ОАО "РЖД", профильных ведомств др.) сделали рейтинг наиболее авторитетным и востребованным бизнес-сообществом, регуляторами и СМИ.

Методы Исследования и источники информации:

- материалы Минтранса, Росжелдора, Росморречфлота, Росавиации, Ространснадзора, ФГУП "Росморпорт", Минэкономразвития, Росстата, ОАО "РЖД";
- анализ баз данных ГВЦ ОАО "РЖД", анкетирование операторских и оперлизинговых компаний;
- материалы крупнейших отраслевых форумов и конференций, большинство из которых проходят с непосредственным участием специалистов INFOLine в качестве докладчиков и модераторов;
- мониторинг более 5000 СМИ и выявление ключевых событий на рынке грузовых перевозок и в транспортном машиностроении, которые INFOLine осуществляет с 2002 года в рамках услуги "Тематические новости: "Железнодорожный транспорт РФ" и "Тематические новости: "Железнодорожное машиностроение РФ и стран ближнего зарубежья".

Исследование "Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Предварительные итоги 2023 года.

Прогноз до 2025 год" включает семь основных разделов:

- Макроэкономические показатели транспортной отрасли России;
- Состояние и показатели железнодорожного транспорта России;
- Прогноз развития рынка железнодорожных перевозок;
- Состояние и прогноз парка, цен и арендных ставок по 9 видам подвижного состава (полувагоны, крытые вагоны, нефтеналивные цистерны, хопперы-минераловозы, хопперы-зерновозы, хопперы-цементовозы, фитинговые платформы, лесовозные и универсальные платформы);
- Рейтинг крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава;
- Бизнес-справки по крупнейшим операторам;
- Бизнес-справки по крупнейшим оперлизинговым компаниям.

Первый раздел включает описание, анализ ключевых тенденций и долгосрочных показателей (2014-2023 гг.) железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного транспорта.

Второй раздел представляет собой подробный анализ основных тенденций развития железнодорожной отрасли в 2014-2023 гг., в том числе основных итогов и последствий реформирования отрасли и особенностей ее нормативного регулирования. Также проанализированы основные тенденции рынка подвижного состава включено описание бизнеса холдинга "РЖД". Кроме того, раздел содержит анализ динамики и структуры основных показателей рынка ж/д грузовых перевозок (грузооборот, погрузка, перевозки, среднее расстояние), скорости и надежности доставки грузов и состояния парка ж/д подвижного состава, (в том числе средний возраст, списание и закупки, структура парка по видам вагонов и т.д.).

Третий раздел включает прогноз основных макроэкономических показателей России, описание сценариев развития железнодорожного транспорта, прогноз погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта, а также закупок и списания подвижного состава до 2025 года.

Четвертый раздел включает анализ и прогноз парка подвижного состава и его баланса по задействованию, закупок и списания, а также цен на вагоны и арендных ставок по основным видам подвижного состава: полувагоны, крытые вагоны, нефтеналивные цистерны, хопперы-минераловозы, хопперы-зерновозы, хопперы-цементовозы, фитинговые платформы, лесовозные и универсальные платформы.

Пятый раздел включает рейтинг крупнейших операторов и лизинговых компаний INFOLine Rail Russia TOP с итогами операционной и финансовой деятельности компаний по итогам 9 мес. 2023 года.

Основные параметры, по которым формировался итоговый рейтинг компаний:

- количество грузовых вагонов в собственности с учетом финансового лизинга;

- количество грузовых вагонов в управлении;
- перевозки грузов и грузооборот в собственных и арендованных грузовых вагонах;
- выручка.

В шестой и седьмой разделы включает более 50 бизнес-справок по крупнейшим операторам подвижного состава. Бизнес-справки 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 представлены по следующим компаниям:

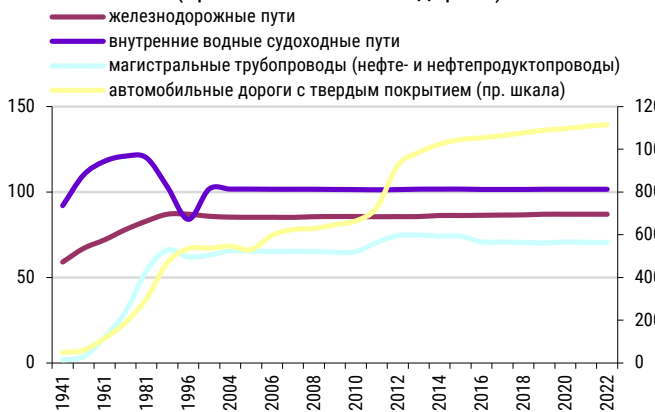
- **Дочерние операторские компании холдинга "РЖД"** (АО "Федеральная грузовая компания", ОТЛК ЕРА, ПАО "ТрансКонтейнер", АО "РЖД Логистика");
- **Крупные операторы и грузовладельцы:** ПАО "ПГК", Globaltrans Investment, PLC, АО "Нефтетранссервис", "Деметра-Холдинг" (ранее ГК "РТК"), ГК FESCO, ХК "Уральская горно-металлургическая компания", ГК "ДЕЛО" (включая ПАО "ТрансКонтейнер"), ООО "Атлант" (ГК "Трансфин-М") ООО "Трансойл", АО "СУЭК", ООО "Грузовая компания "Новотранс", ООО "Газпромтранс", ООО "Модум-Транс", RAILGO, АО "РН-Транс", ООО "ЛУКОЙЛ-Транс", АО "Трубная грузовая компания", ЗАО "Евросиб СПб-транспортные системы", ПАО "Уралкалий", ООО "УРАЛХИМ-ТРАНС", ООО "Мечел-Транс", АО "Спецэнерготранс", АО "Апатит", АО "МХК "ЕвроХим", ООО "Нефтехимическая транспортная компания", ГК "Максимум", ООО "Транспортные технологии", ООО "Первый промышленный оператор", ГК "Содружество", ООО "Логистика1520", ООО "Эй-Би-Рейл", ООО "Архбум", АО "Рефсервис", АО "Дальневосточная транспортная группа", ООО "Кузбасстрансцемент", АО "ТалТЭК Транс", ООО "Финтранс ГЛ", ООО "Логбокс", ООО "Модуль", ПАО "Акрон", ООО "Транспортно-логистическая компания", ООО "Технотранс", ООО "Алькон", ГК "Аппарель", ООО "Урал Логистика".
- **В седьмой раздел** включены бизнес-справки по крупнейшим оперлизинговым компаниям, которые содержат актуальную информацию об истории развития компании, структуре акционерного капитала, структуре холдинга, динамике и структуре парка подвижного состава компании, закупках подвижного состава, а также динамике финансовых показателей и планах развития компании. Бизнес-справки представлены по следующим компаниям: "Вектор Рейл" (ранее Brunswick Rail), ГК "СГ-транс" (включая, ООО "Спецтрансгарант", ПАО "Трансфин-М", ГК "Государственная транспортная лизинговая компания".

Дополнительную информацию Вы можете получить на www.advis.ru и www.infoline.spb.ru

Раздел I. Макроэкономические показатели развития транспорта в России

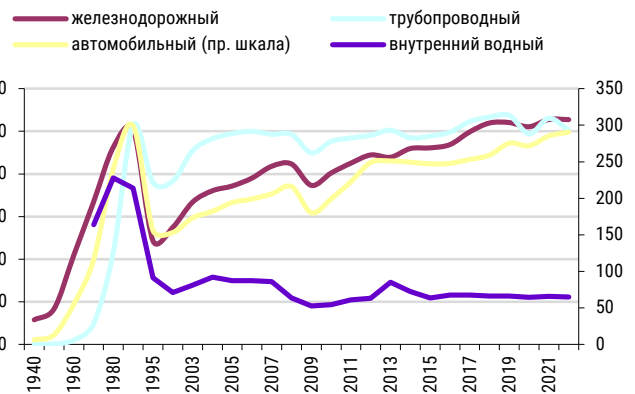
Транспортная сеть России является одной из самых протяженных в мире и включает в себя более X млн км автомобильных дорог с твердым покрытием, X тыс. км железнодорожных путей общего пользования, X тыс. км водных судоходных путей, X тыс. км трубопроводов. В части тарифообразования основная часть транспортных услуг в России, оказывается, по свободным ценам (перевозки автомобильным, водным и воздушным транспортом, предоставление грузовых железнодорожных вагонов, частично услуги портов), часть – по регулируемым государством (железнодорожные перевозки, трубопроводный транспорт, услуги аэропортов, проезд по автодорогам федерального значения 12-тонных грузовых автомобилей).

Рисунок 1. Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования (на конец года), тыс. км (правая шкала – автодороги)



Источник: ФСГС

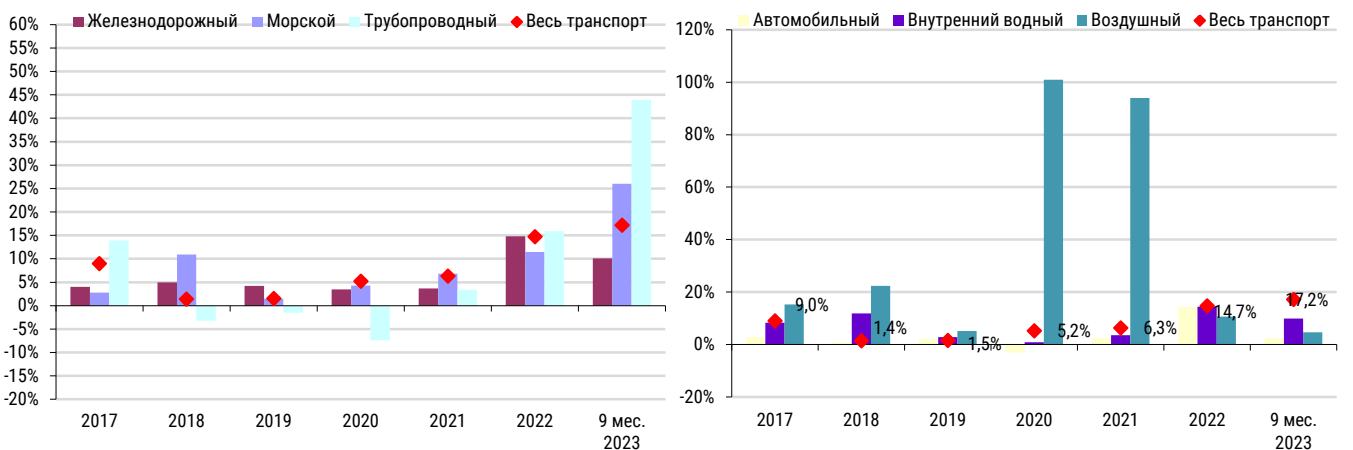
Рисунок 2. Грузооборот транспорта, млрд т-км, (правая шкала – автомобильный и водный транспорт)



Источник: ФСГС

За 2022 год средняя величина тарифа по всем видам транспорта, по данным ФСГС, увеличилась на X%. За 9 мес. 2023 г. наблюдается значительное увеличения индекса тарифов на грузовые перевозки – на X%, в том числе индексация тарифов железнодорожных перевозок составила X%, внутреннего водного – X%, а трубопроводного – X%.

Рисунок 3. Тарифы на грузовые перевозки по видам транспорта в 2017-2023 гг., % к декабрю предыдущего года



Источник: ФСГС

Источник: ФСГС

С начала 2023 г. наблюдается рост объема перевозок: по итогам III кв. 2023 г. объем перевозок увеличился на X % и составил X млн т.

Рисунок 4. Динамика объемов перевозок грузов в России в 2016-2023 гг., млн тонн

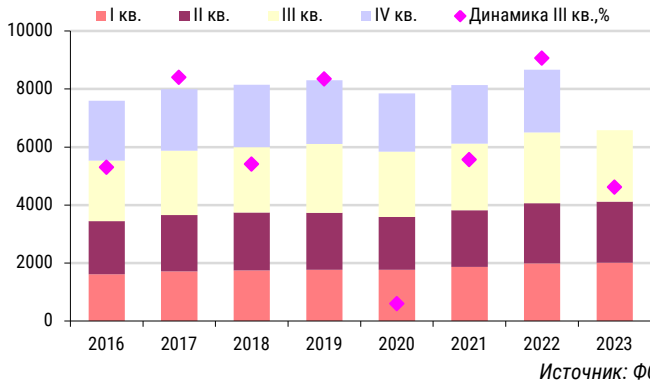
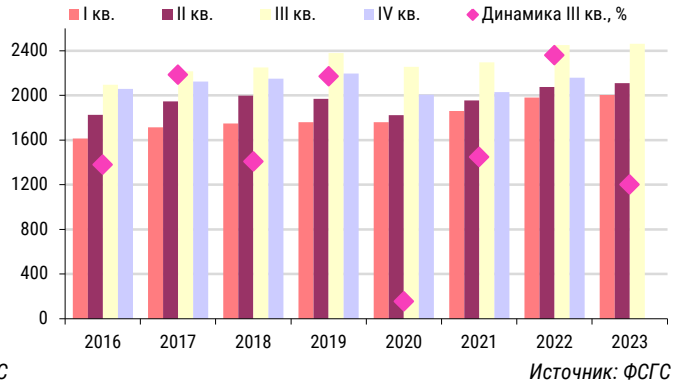
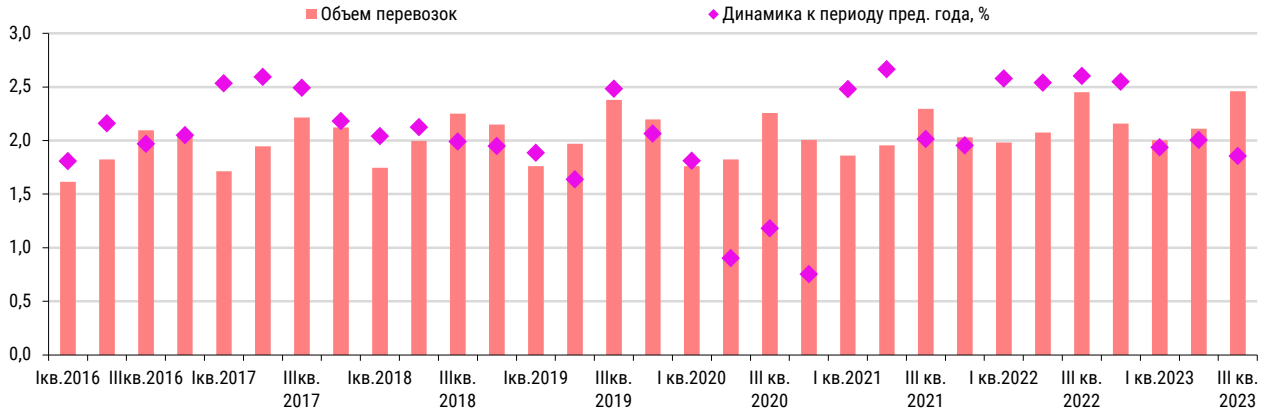


Рисунок 5. Динамика объемов перевозок грузов в России в I-IV кварталах 2016-2023 гг., млн тонн



По итогам 2022 года объем перевозок грузов железнодорожным транспортом сократился на X%, а его доля в структуре – на X п.п. Перевозки автомобильным транспортом выросли на X % с увеличением доли на X п.п.

Рисунок 6. Динамика объемов перевозок грузов в России в I-IV кварталах 2016-2023 гг., млрд тонн



Перевозки морским транспортом увеличились на X %, внутренним водным – на X %. Значительное сокращение произошло в перевозках воздушным транспортом – на X %.

Рисунок 7. Динамика объемов перевозок грузов по видам транспорта в России в 2014-2022 гг., млрд тонн

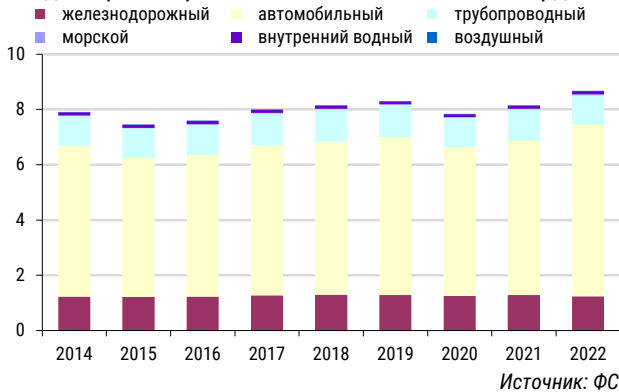
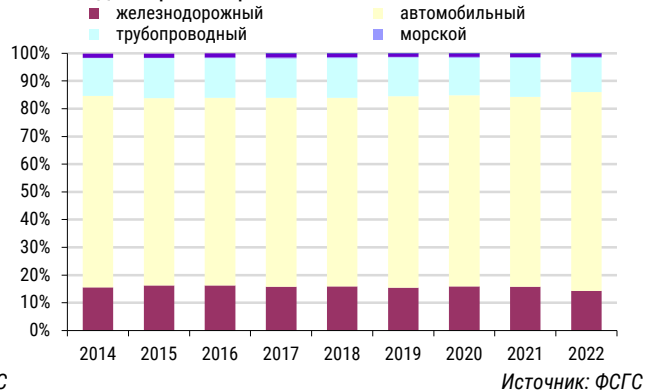


Рисунок 8. Структура объемов перевозок грузов по видам транспорта в России в 2014-2022 гг., %



За 9 месяцев 2023 года доля автомобильных грузоперевозок увеличилась на X п.п. сравнительно с этим же периодом в 2022 году, уровень железнодорожных перевозок упал на X п.п. доля трубопроводной транспортировки упала на X п.п.

Рисунок 14. Динамика перевозок грузов по видам транспорта в России за 9 мес. 2016-2023 гг., млрд тонн

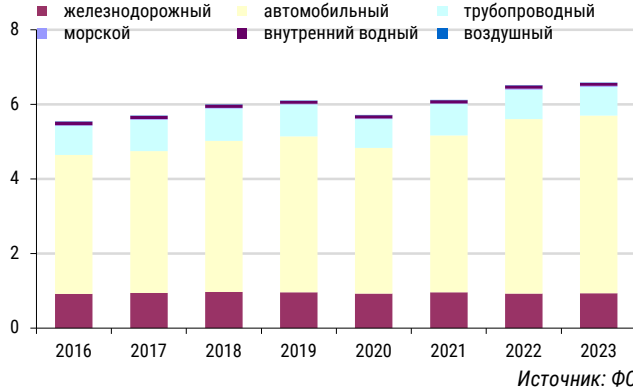
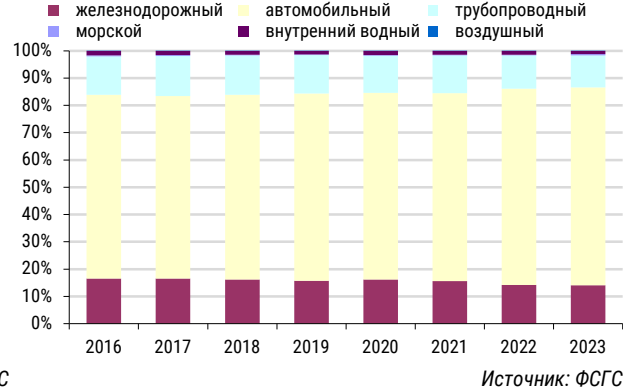
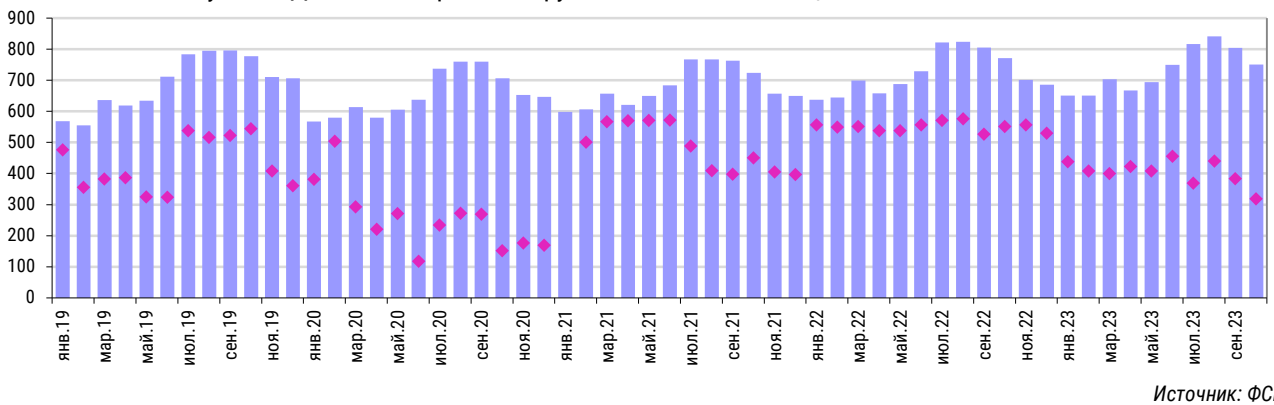


Рисунок 15. Структура перевозок грузов по видам транспорта в России за 9 мес. 2016-2023 гг., %



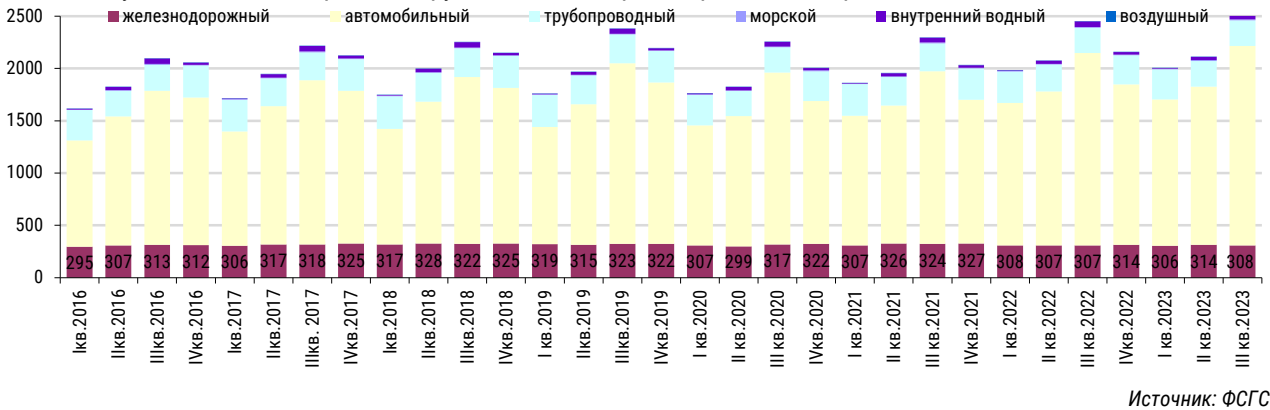
Помесячная динамика перевозок в 2019-2023 гг. на диаграмме.

Рисунок 9. Динамика перевозок грузов в России по месяцам 2019-2023 гг., млн тонн



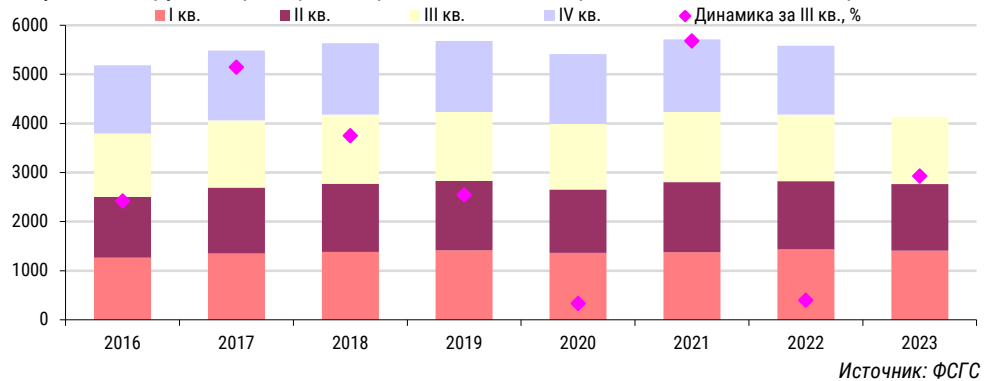
Динамика перевозок грузов в 2016-2023 гг. по видам транспорта представлена на диаграмме.

Рисунок 10. Объем перевозок грузов по видам транспорта в I-IV кварталах 2016-2023 гг., млн тонн



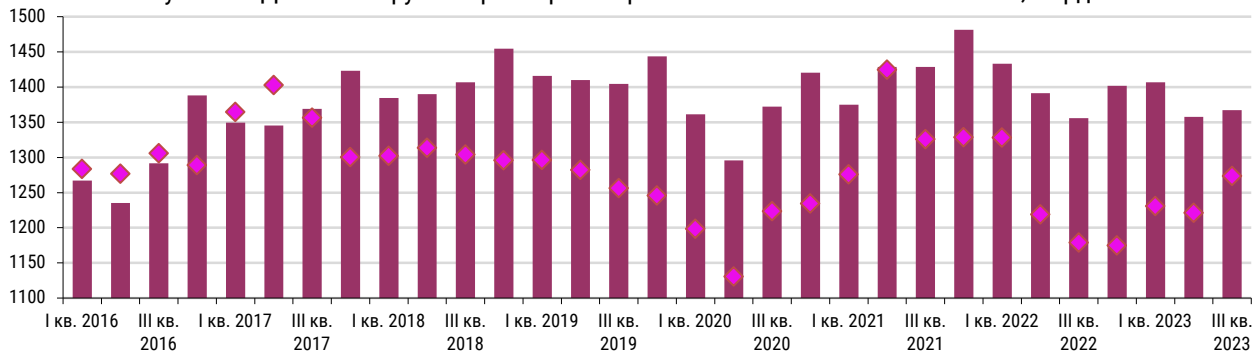
Грузооборот транспорта 2022 г. сократился на 2,3% до 5582 млрд т-км

Рисунок 11. Грузооборот транспорта в РФ в I-IV кварталах 2016-2023 гг., млрд т-км



Грузооборот транспорта за III квартал 2023 г. увеличился на X % до X млрд т-км, а по сравнению со II кв. 2023 г. – увеличился на X %.

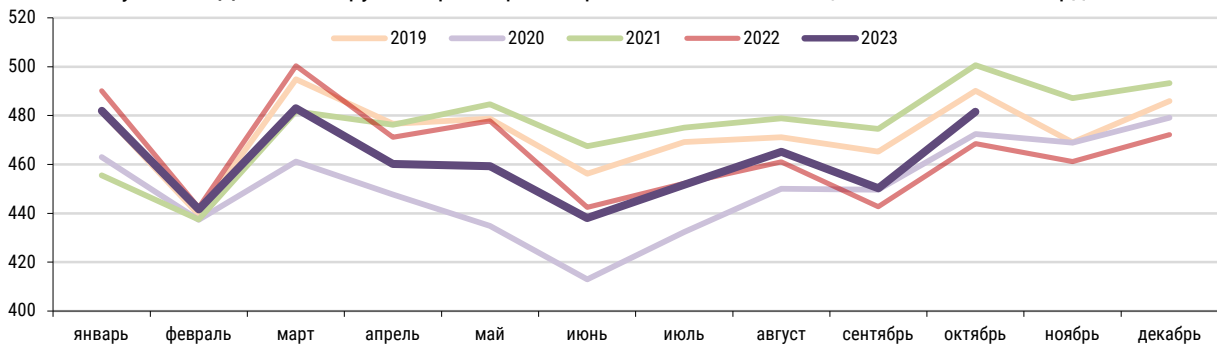
Рисунок 12. Динамика грузооборота транспорта в России в I-IV кв. 2016-2023 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

Динамика грузооборота в 2019-2023 гг. по месяцам на диаграмме.

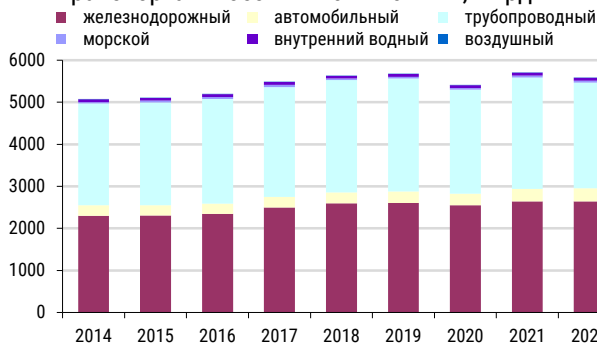
Рисунок 13. Динамика грузооборота транспорта в России по месяцам 2019-2023 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

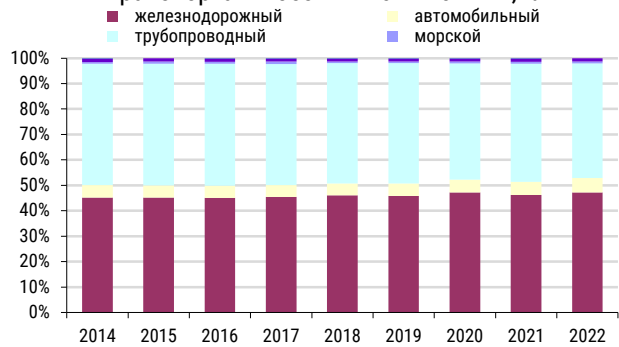
В 2022 г. грузооборот железнодорожного транспорта сократился на X % с увеличением доли в структуре на X п.п., трубопроводного – на X % с сокращением доли на X п.п., внутреннего водного – на X%. Грузооборот автомобильного и морского транспорта вырос на X % и X % соответственно.

Рисунок 14. Динамика грузооборота по видам транспорта в России в 2014-2022 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

Рисунок 15. Структура грузооборота по видам транспорта в России в 2014-2022 гг., %

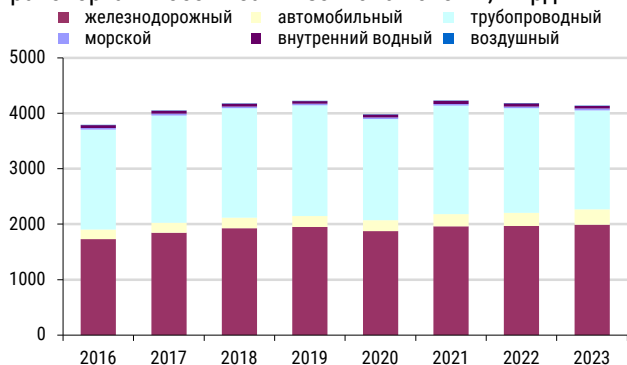


Источник: ФСГС

Грузооборот железнодорожного транспорта за 9 мес. 2023 года вырос на X до X млрд т-км, автомобильного транспорта - на X % до X млрд т-км, морского транспорта вырос на X % до X млрд т-км.

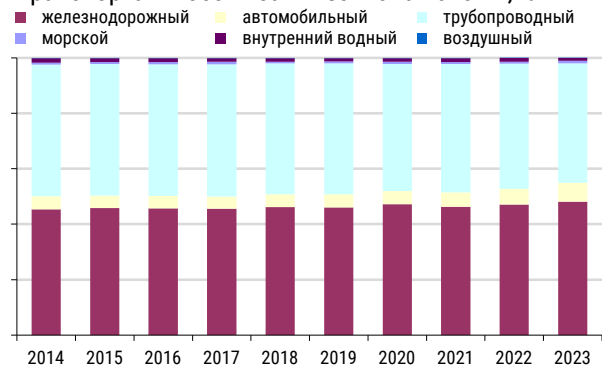


Рисунок 16. Динамика грузооборота по видам транспорта в России за 9 мес. 2016-2023 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

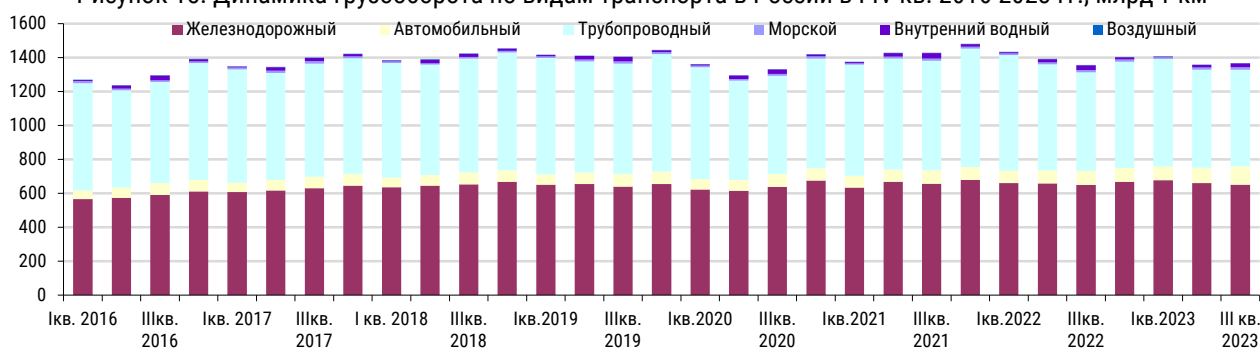
Рисунок 17. Структура грузооборота по видам транспорта в России за 9 мес. 2016-2023 гг., %



Источник: ФСГС

Поквартальная структура грузооборота на диаграмме.

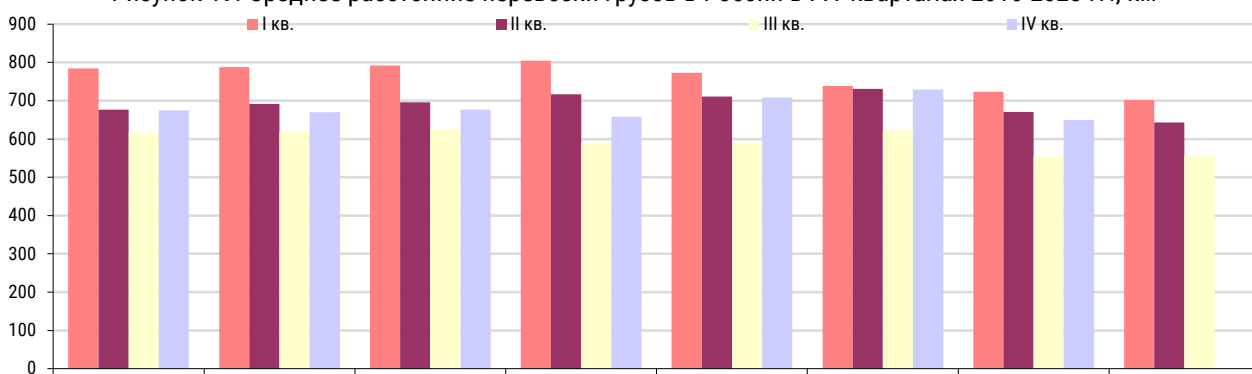
Рисунок 18. Динамика грузооборота по видам транспорта в России в I-IV кв. 2016-2023 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

Среднее расстояние перевозок в III кв. 2023 года увеличилось на X %, а по сравнению с II кв. 2023 г. - сократилось на X %.

Рисунок 19. Среднее расстояние перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2016-2023 гг., км



Источник: ФСГС

За 2022 год среднее расстояние перевозок грузов сократилось на X % до X км. За 9 мес. 2023 г. среднее расстояние сократилось на X % до X км. Сокращение среднего расстояния обусловлено переориентацией грузовых потоков в Восточном направлении и значительным снижением перевозок в недружественные страны. Динамика среднего расстояния в 2016-2023 гг. на диаграмме.

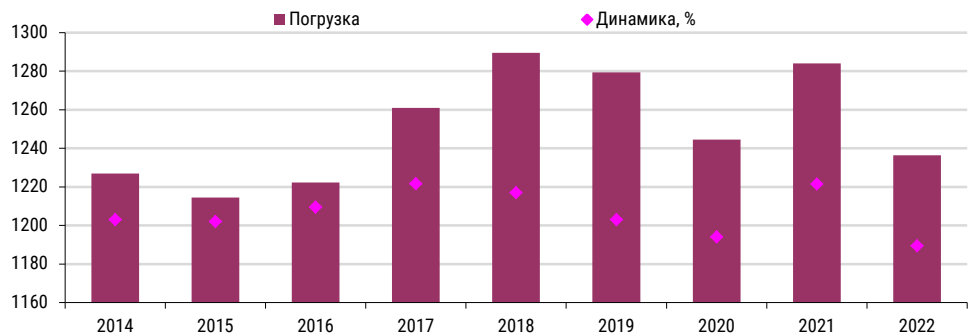
Демонстрационная версия. В разделе представлена структура и динамика показателей объема грузоперевозок, грузооборота и средней дальности перевозок грузов всеми видами транспорта в 2016 - 2022 гг. и 9 мес. 2023 г.

Раздел II. Состояние и показатели железнодорожного транспорта России¹

2.1 Основные показатели железнодорожного транспорта

В 2022 году снижение погрузки составило 3,7% до 1234,3 млн т. В начале ноября 2023 года Правительство РФ рассмотрело параметры финансового плана и инвестиционной программы "РЖД" на 2024 год ([ссылка](#)). Все показатели деятельности "РЖД" в 2024 году сформированы с существенным ростом к 2023 году. Погрузка грузов в 2024 году прогнозируется в X млрд X млн т. с ростом к 2023 году на X %. Планируется, что грузооборот составит X трлн. тонно-километров, что на X % выше ожидаемого уровня 2023 года. Также прогнозируется дальнейший рост пассажирооборота до 128 млрд пассажиро-километров или на X % к уровню 2023 года.

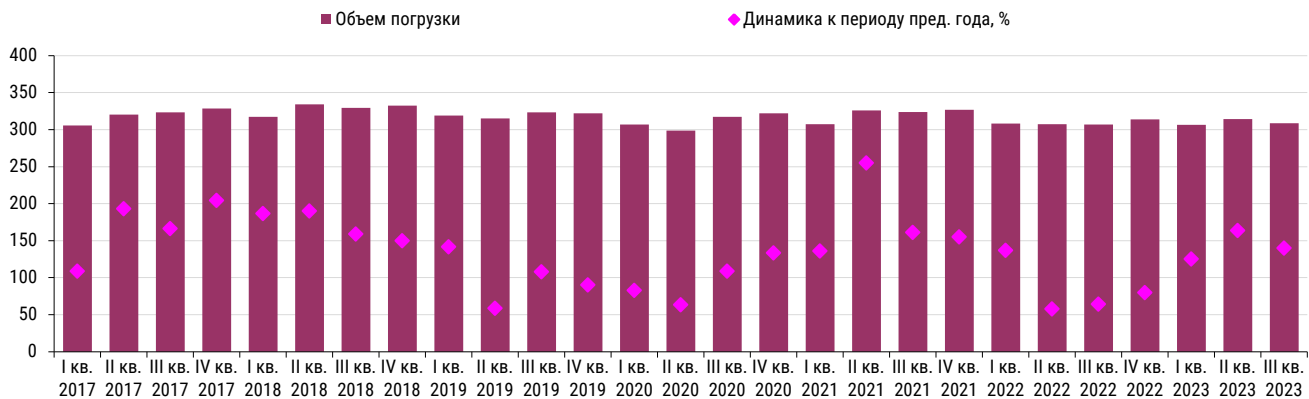
Рисунок 20. Погрузка на железнодорожном транспорте в 2014-2022 гг., млн т



Источник: расчеты INFOLine по данным ОАО "РЖД", Росстат

По итогам 9 мес. 2023 г. погрузка на сети РЖД выросла на X % и составила X млн т. На диаграмме представлена поквартальная динамика погрузки в 2017-2023 гг., рассчитанная по данным ОАО "РЖД".

Рисунок 21. Погрузка на железнодорожном транспорте России в 2017-2023 гг., млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ОАО "РЖД"

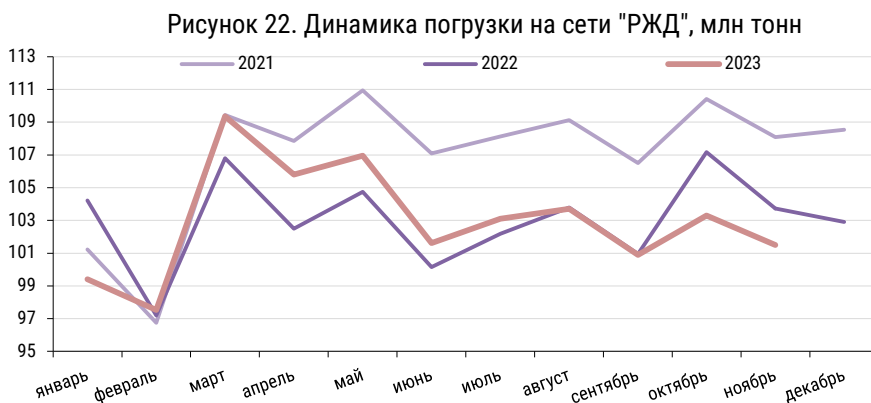
За 9 мес. 2023 г. погрузки по группам, по данным "РЖД", составила

- каменного угля – X млн тонн (+X % к январю-сентябрю 2022 года);
- кокса – X млн тонн (+X %);
- нефти и нефтепродуктов – 156,7 млн тонн (-2,1%);

За 9 мес. 2023 г. погрузка каменного угля увеличилась на X % (или на X млн т.), чёрных металлов на X % (или на X млн т.), лома на 4,1% (или на X млн т.), химических и минеральных удобрений - на X % (или на X млн т.), строительных грузов - на X % (или на X млн тонн), зерна - на X % (или на X млн т.). По итогам всего 2023 года "РЖД" планирует рост погрузки на X %.

¹ В данном разделе используются сведения базы данных ГВЦ ОАО "РЖД", поэтому цифры могут несколько отличаться от соответствующих показателей железнодорожного транспорта из раздела "Состояние и основные показатели транспортного комплекса России"





Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС, ОАО "РЖД"

В октябре 2023 года погрузка на сети "РЖД" снизилась на X % до X млн т. Отрицательная динамика была обусловлена как эффектом высокой базы октября 2022 года, так и ограничениями экспортных поставок нефтепродуктов, введенных Правительством в связи с ситуацией на топливном рынке, снижением перевозок строительных грузов из-за завершения активной фазы реализации крупных инфраструктурных проектов и закрытием на внеплановый ремонт ряда НПЗ. Работы по строительству и капремонту железнодорожной сети и эффект от динамической модели загрузки инфраструктуры не позволили "РЖД" компенсировать выпавшие объемы за счет привлечения других грузов. В ноябре 2023 года снижение продолжилось: погрузка на сети "РЖД" сократилась на X % до X млн т.

Динамика погрузки грузов помесячно в 2022 и 2023 гг. в таблице.

Таблица 23. Погрузка основных видов грузов на железнодорожном транспорте в 2022-2023 гг., млн тонн

Показатель	Авг. 2022	Сен. 2022	Окт. 2022	Ноя. 2022	Дек. 2022	Янв. 2023	Фев. 2023	Март 2023	Апр. 2023	Май 2023	Июнь 2023	Июль 2023	Авг. 2023	Сент. 2023	9 мес. 2022 г.	9 мес. 2023 г.	9мес.2023 к 9мес.2022
	каменный уголь	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
нефть и нефтепродукты	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

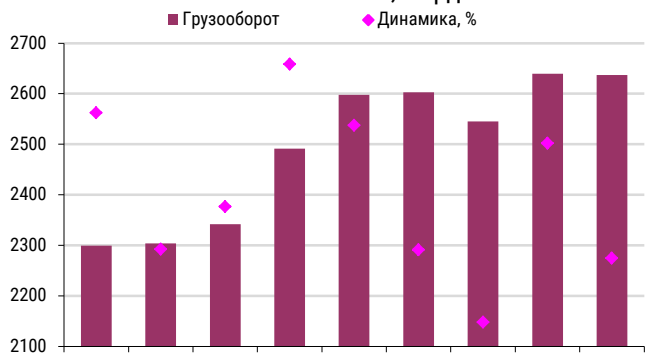
Источник: ФСГС (по нефтеналивным грузам с апреля 2023 года данные ОАО "РЖД")

Грузооборот и объем перевозок² железнодорожным транспортом

Ключевым трендом 2022 года стала переориентация грузопотоков и освоение новых логистических маршрутов. Изменился баланс перевозок между странами, по дружественным странам обеспечен прирост на X%, до X тонн, по недружественным странам снижение на X % до X млн тонн.

В 2022 году грузооборот сократился на 0,1% до 2637,3 млрд т-км, а с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – на X % до X млрд т-км.

Рисунок 24. Грузооборот железнодорожного транспорта России в 2014-2022 гг., млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ОАО "РЖД"

Рисунок 25. Перевозки грузов железнодорожным транспортом России в 2014-2022 гг., млн т



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

² В данном разделе используются данные ГВЦ ОАО "РЖД", поэтому цифры могут несколько отличаться от показателей в разделе "Состояние и основные показатели транспортного комплекса России", где они базируются на данных Росстата

Грузооборот на сети РЖД за 9 мес. 2023 г. вырос на X % до X млрд т-км. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за 9 мес. 2023 г. увеличился на X %, до X млрд т-км. В октябре 2023 года грузооборот сократился на X% до X млрд т-км

Рисунок 26. Грузооборот железнодорожного транспорта России за 9 мес. 2016-2023 гг., млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ОАО "РЖД"

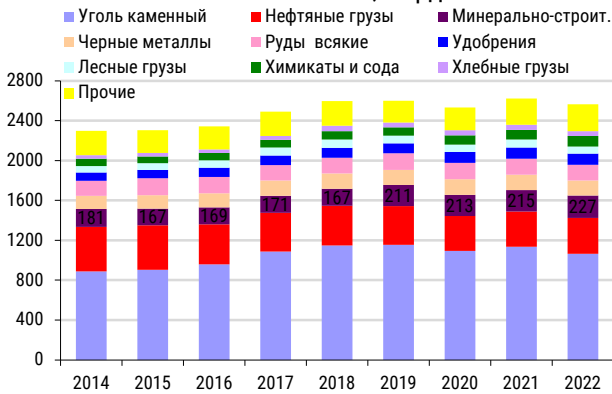
Рисунок 27. Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России за 9 мес. 2016-2023 гг., млн т



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

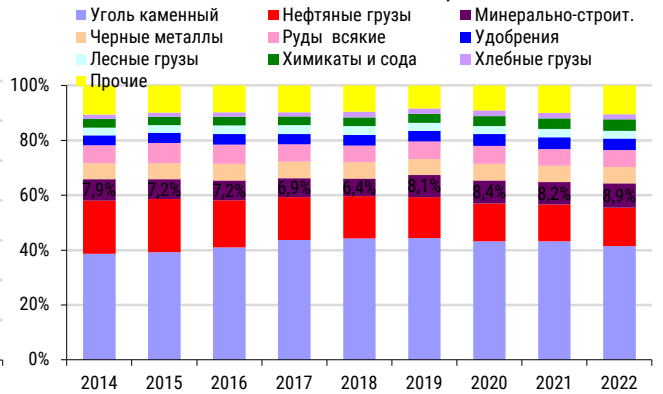
За 2022 год доля низкодоходных грузов увеличилась на X п.п. и составила X%, в том числе: доля каменного угля снизилась на X п.п. В группе высокодоходных грузов доля нефти и нефтяных продуктов увеличилась на 0,6 п.п. Динамика и структура грузооборота железнодорожного транспорта в 2014-2022 гг. по видам грузов на диаграммах.

Рисунок 28. Динамика грузооборота ж/д транспорта в России в 2014-2022 гг., млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 29. Структура грузооборота ж/д транспорта в России в 2014-2022 гг., %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Динамика и структура грузооборота за 9 месяцев 2015-2023 года представлена ниже.



Рисунок 38. Динамика грузооборота ж/д транспорта в России за 9 мес. 2015-2023 гг., млрд т-км

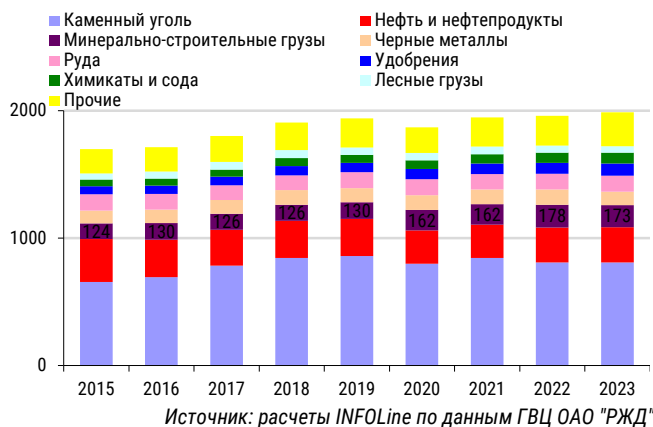
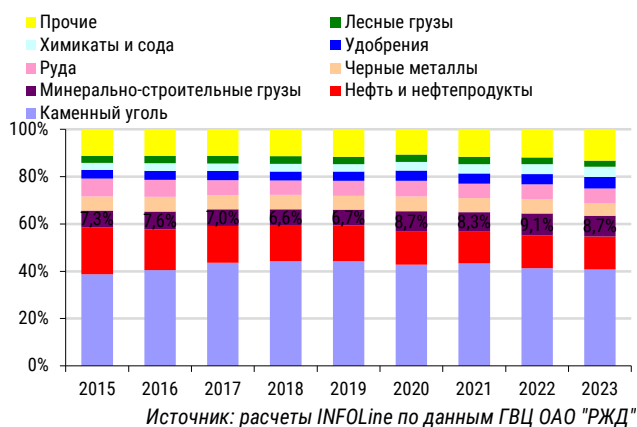
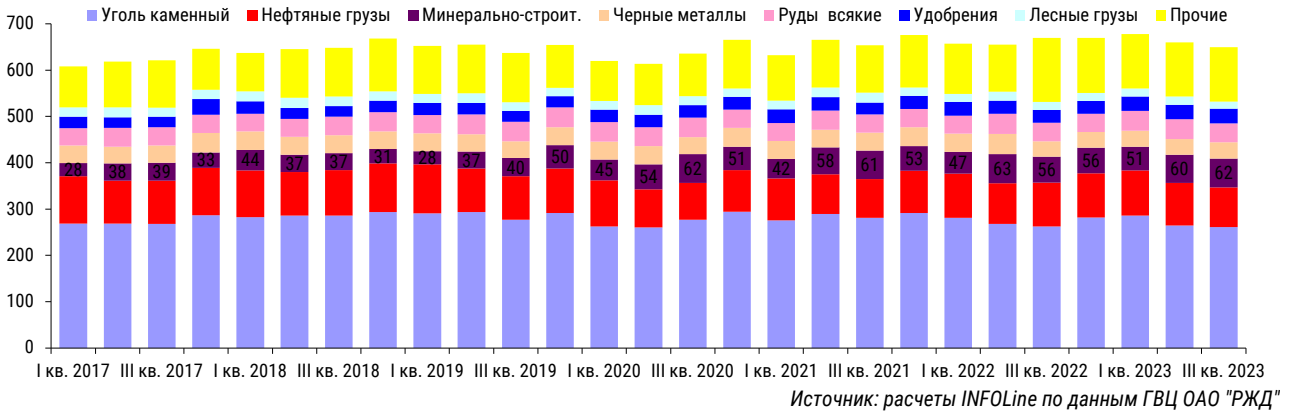


Рисунок 39. Структура грузооборота ж/д транспорта в России за 9 мес. 2015-2023 гг., %



В III кв. 2023 года продолжилось сокращение грузооборота по ряду групп: лесные грузы – на X%, нефтяные – на X%, уголь каменный – на X%. Рост продемонстрировали минерально-строительные грузы – на X%, черные металлы – на X%, руды – на X%, удобрения – на X%.

Рисунок 30. Грузооборот основных грузов на ж/д транспорте в России в I-IV кварталах 2017-2023 гг., млрд т-км

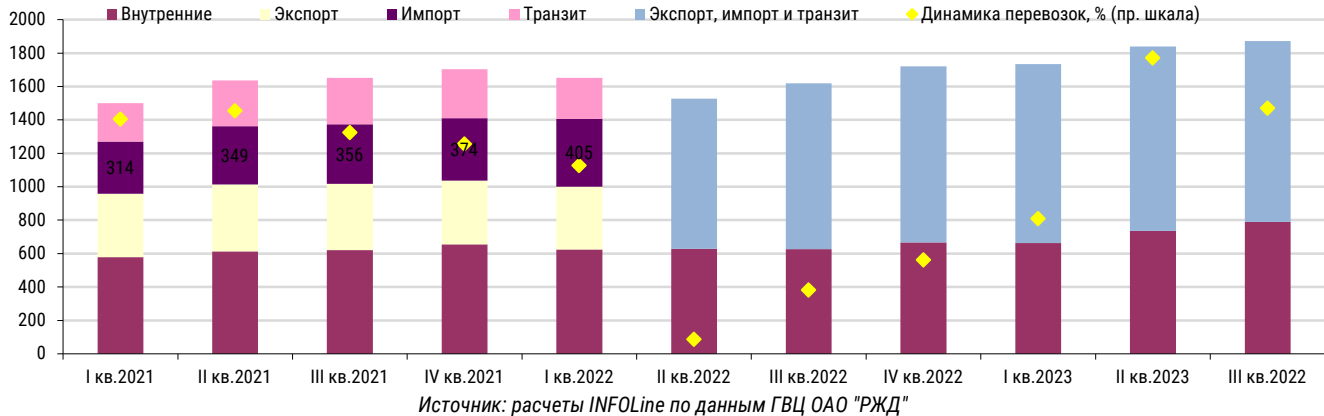


В 2022 году доля угля в перевозках увеличилась на X п.п. (-X % до X млн т.), нефтяных грузов – на X п.п. (+X % до X млн т.), минерально-строительных на X п.п. (-X % до X млн т.). Доля черных металлов сократилась на X п.п. (-X % до X млн т.), а руды на X п.п. (-X % до X млн т.)

Уровень контейнеризации как во внутреннем, так и в экспортном сообщении продолжает расти, причем в ряде регионов ощущается сильный дефицит мощностей контейнерных терминалов (в первую очередь в Сибири, в Московском регионе, а также на Юге России).

Помимо долгосрочного тренда на контейнеризацию и развитие мультимодальных перевозок, развитие контейнерных перевозок по железной дороге стимулирует снижение конкурентоспособности автотранспорта из-за резкого роста ставок на автоперевозки (с начала 2023 года на X - X%) и ухудшение доступности автопарка из-за беспрецедентного дефицита водителей.

Рисунок 31. Динамика контейнерных перевозок по кварталам в 2021-2023 гг., тыс. TEU (с учетом порожних)



Объем перевозок грузов в 2020-2023 гг. представлен в таблице.

Таблица 1. Объем перевозок грузов по железной дороге в I-IV кварталах 2020-2023 гг., млн тонн

Вид груза	I кв. 2020	II кв. 2020	III кв. 2020	IV кв. 2020	I кв. 2021	II кв. 2021	III кв. 2021	IV кв. 2021	I кв. 2022	II кв. 2022	III кв. 2022	IV кв. 2022	I кв. 2023	II кв. 2023	III кв. 2023	III кв. 2022
Каменный уголь	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Нефть и нефтепродукты	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Строительные грузы	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

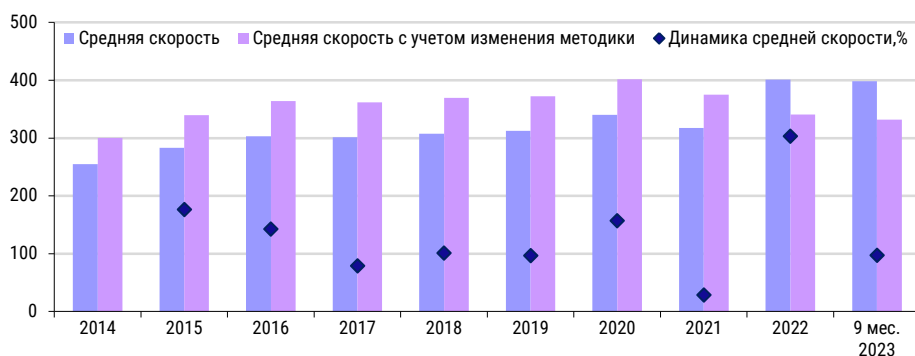
Демонстрационная версия. В разделе представлена структура и динамика показателей объема грузоперевозок, грузооборота и средней дальности перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2015- 2022 гг. и 9 мес. 2023 г.



2.2 Скорость и надежность доставки грузов железнодорожным транспортом

По итогам 2022 года средняя скорость доставки одной отправки увеличилась на X% и составила X км/сут. За 9 месяцев 2023 года средняя скорость увеличилась на X % и составила 398,3 км/сут. "РЖД" декларирует рост, несмотря на сохранение проблемы узких мест на железной дороге и негативными эффектами динамической модели загрузки инфраструктуры.

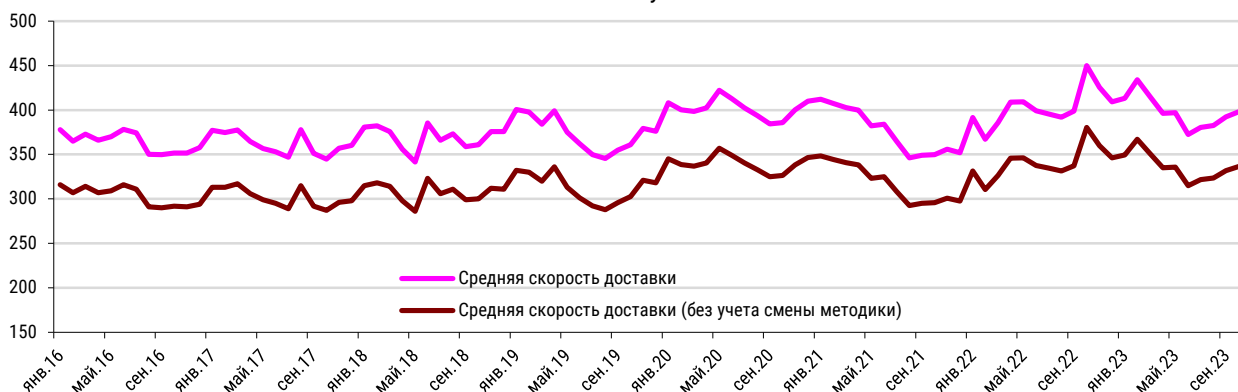
Рисунок 32. Динамика средней скорости доставки одной отправки на сети "РЖД" в 2014-2023 гг., км/сут.



Источник: ОАО "РЖД", расчеты INFOLine

На графике показана динамика средней скорости доставки одной отправки с учетом изменения методики³, а также оценки INFOLine для варианта неизменной методики.

Рисунок 33. Динамика средней скорости доставки одной отправки ж/д транспортом в России в 2016-2023 гг., км/сут.



Источник: ОАО "РЖД", расчеты INFOLine

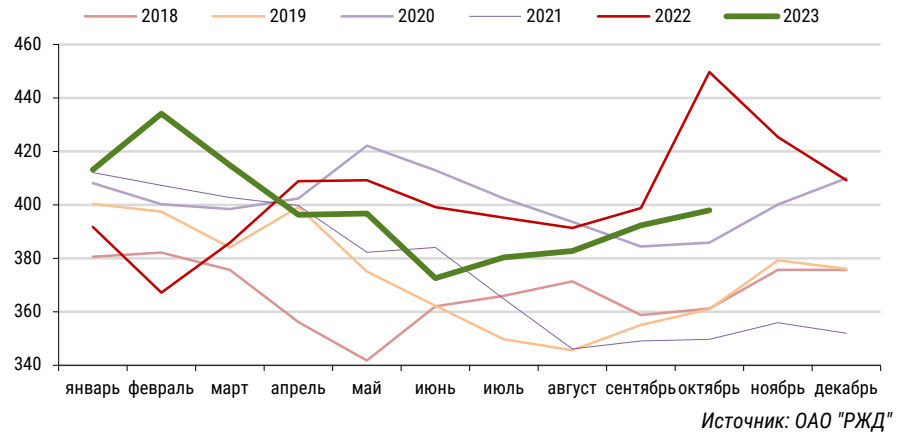
В 2022 г. в условиях резкого роста количества "брошенных поездов" и масштабной перестройки логистических потоков (переориентации экспорта из стран Европы и США в Азию, а импортных – вместо Европы на Китай, Индию, Турцию и т. д.) обострилась проблема "узких мест" на Восточном полигоне. В результате произошло ухудшение показателей эксплуатационной работы (показатели меняются разнонаправлено, однако результаты опросов грузовладельцев показывают, что количество отклоненных заявок ГУ-12 имеет тенденцию к росту).

В целях повышения провозной способности лимитирующих направлений инфраструктуры продолжено развитие технологии тяжеловесного движения. Количество отправленных поездов массой от 7 до 8 тыс. тонн увеличено на X % к 2021 году, а на восточном полигоне количество поездов массой X тонн возросло в 2 раза. В 2023 году ситуация продолжила ухудшаться в связи с увеличением объемов

³ В марте 2014 г. ОАО "РЖД" были внесены изменения в методику учета вагонов, задействованных во внутрихозяйственных перевозках, и порожних вагонов для временного размещения на путях общего пользования, а также отправок между структурными подразделениями ОАО "РЖД" (распоряжение ОАО "РЖД" от 26.03.2014 № 771р).

ремонтных и строительных работ на сети "РЖД" (и, соответственно, количества ремонтных окон), а также повышенного уровня террористической угрозы. В октябре 2023 г. средняя скорость доставки одной отправки составила X км/сут.

Рисунок 34. Динамика средней скорости доставки одной отправки ж/д транспортом в России в 2018-2023 гг., км/сут.



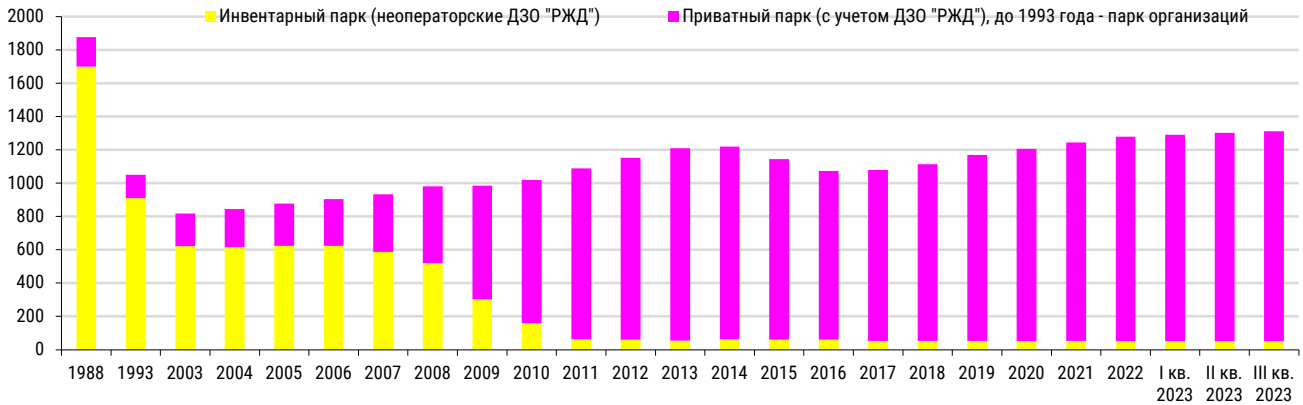
Демонстрационная версия. В разделе представлена информация о скорости и надежности доставки грузов ж/д транспортом в 2015- 2022 гг. и 9 мес. 2023 г.

2.3 Состояние парка железнодорожного подвижного состава

Динамика парка, закупок и списания подвижного состава

За 9 мес. 2023 г. общий парк подвижного состава РФ увеличился на X тыс. ед. и составил X тыс. ед.

Рисунок 35. Динамика парка подвижного состава в СССР в 1988 и в России в 1993-2023 гг., тыс. единиц на конец периода (по годам – перепись, 2013-2022 гг. – номерная база), тыс. ед.



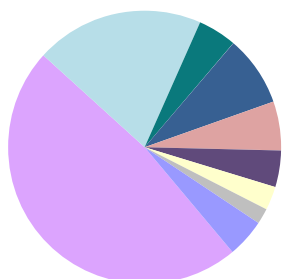
Крупнейшие покупатели новых грузовых вагонов за 9 мес. 2023 года:

- ООО "Русагротранс" - X зерновозов и X полувагонов для ООО "Грузовая компания";
- АО "ФГК" - X платформ и X крытых вагонов;
- ООО "Трансойл" - X цистерн для нефтепродуктов;
- ООО "Уралхим-транс" - X минераловозов;
- АО "Европа-Калининград" – X зерновозов;
- ООО "СКС" - 2000 полувагонов;
- ООО "Карго Фер-транс" - X полувагонов;
- FESCO –X фитинговых платформ;



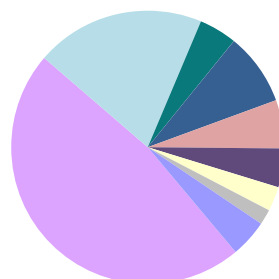
В структуре российского парка доля полувагонов с начала 2023 г. сократилась на X п.п., цистерн увеличилась на X п.п., минераловозов и зерновозов увеличилась на X п.п. и X п.п. соответственно. Изменения структуры парка в 2023 году представлены на диаграммах.

Рисунок 36. Структура парка подвижного состава по видам на 1.01.2023, %



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 37. Структура парка подвижного состава по видам на 1.10.2023, %

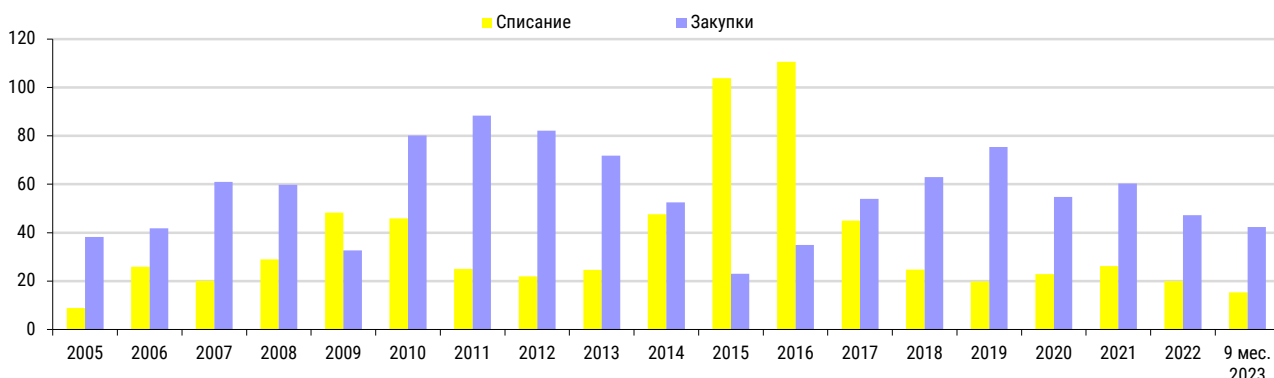


Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

По итогам 9 месяцев 2023 года средний возраст парка вагонов составил X лет.

Динамика списания и закупок магистральных грузовых вагонов в России за 2005-2023 гг. на диаграмме.

Рисунок 38. Динамика списания и закупок новых магистральных грузовых вагонов в РФ в 2005-2023 гг. тыс. ед.

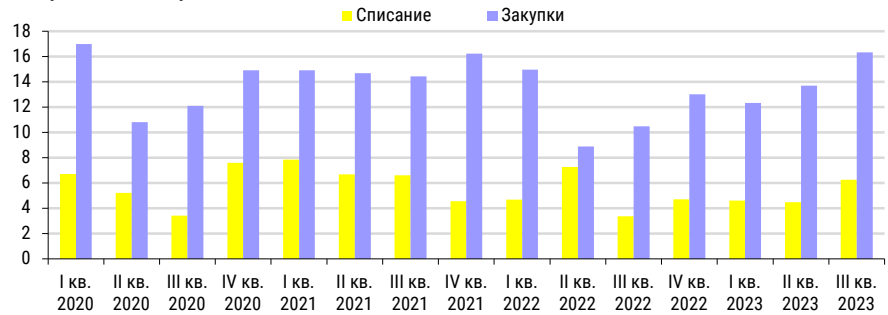


Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Производители вагонов с повышенной грузоподъемностью в 2022 году испытывали проблемы с приобретением кассетных подшипников, производство которых характеризуется высоким уровнем консолидации и практически во всех странах зависит от импорта. Все три международных компании ("ЕПК-Бренко" (СП "ЕПК" и Brencо, входящей в Amsted Rail), ООО "СКФ" в Твери SKF (Швеция) и "Тимкен ОВК" в Ленинградской обл. (СП Timken (США) и НПК "ОВК"), из стран, применивших к России жесткие санкции заявляли об остановке операционной деятельности в РФ.

В декабре 2022 года Совет по железнодорожному транспорту стран СНГ разрешил к применению для ремонта инновационных вагонов китайские и узбекистанские кассетные подшипники, изготавливаемые узбекистанским СП SPZ-Bearings, а также китайскими Luoyang LYC Bearing Co. (LYC) и Wafangdian Bearing Group Corp. (ZWZ) через официальных представителей этих предприятий в России – Новую вагоноремонтную компанию, "Гарант Рейл Сервис" (ГРС) и "Севертранском". В 2023 году проблема с кассетными подшипниками была решена за счет импортных поставок ключевых компонентов и локализации выпуска на российских предприятиях.

Рисунок 39 Закупки нового и списание подвижного состава в России, тыс. ед.

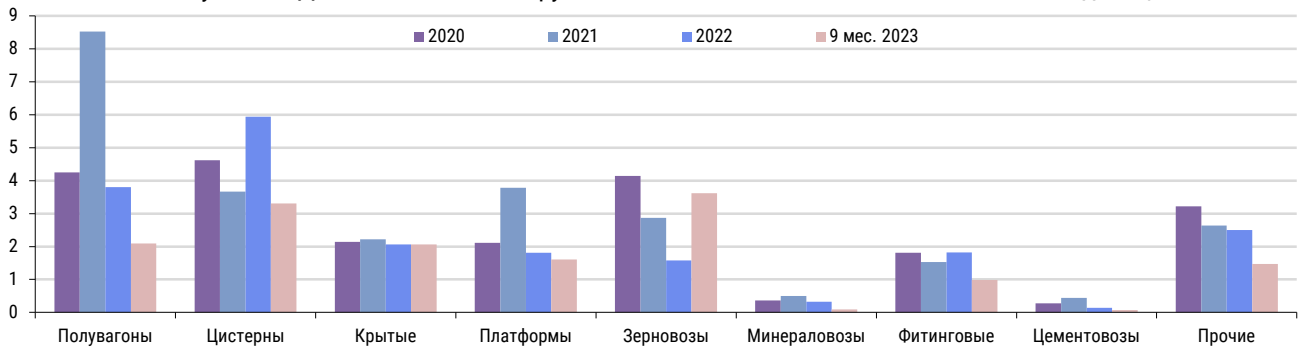


Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

За 9 месяцев 2023 г. по оценке "ОПЖТ", производство грузовых вагонов в РФ выросло на X% до X тыс. ед., в том числе инновационных на X% до X тыс. ед. При этом у большинства вагоностроителей, несмотря на рост ключевой ставки и беспрецедентное повышение цен на новые грузовые вагоны, мощности законтрактованы до июня-сентября 2024 г.

Динамика списания грузовых вагонов в России на диаграмме.

Рисунок 40. Динамика списания грузовых вагонов в России в 2020-2023 гг., тыс. единиц



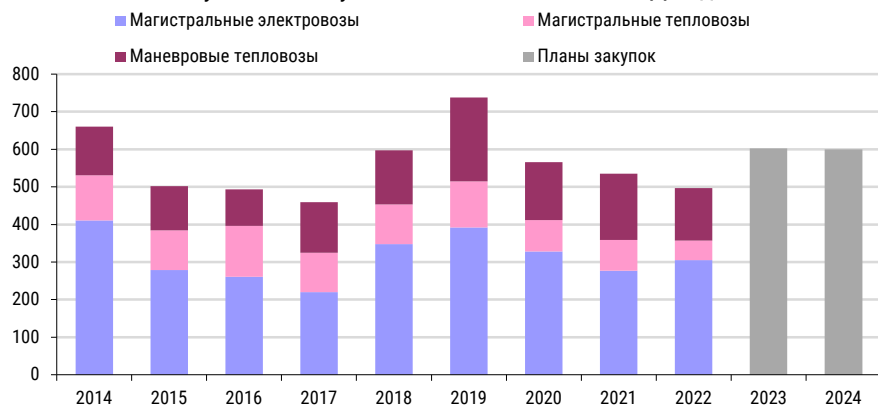
Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Крупнейшие списания вагонов за 9 мес. 2023 года осуществили:

- "Деметра-Холдинг" – X ед. (X полувагонов, X хопперов и около X платформ);
- дочерние компании холдинга "РЖД" – 1040 вагонов (160 вагонов АО "ФГК", остальные – неоператорские дочерние компании);
- RAILGO – X цистерн для перевозки нефтепродуктов;
- АО "ПГК" – X вагонов;
- "Вектор Рейл" (ранее Brunswick Rail) – X цистерн;
- ПАО "Трансконтейнер" – X фитинговых платформ;
- Globaltrans – X вагонов.

По итогам 2022 года ОАО "РЖД" направило на обновление тягового подвижного состава свыше 89 млрд руб.

Рисунок 41. Закупки локомотивов ОАО "РЖД", ед.



Источник: расчеты INFOLine по данным ОАО "РЖД"



2.4 Описание бизнеса холдинга "Российские железные дороги"



Адрес: 107174, Москва, Новая Басманная, д. 2/1, стр. 1 Телефоны: (800)7555005, (499)2662316 E-Mail: info@rzd.ru Web: www.rzd.ru Руководитель: Белозёров Олег Валентинович, генеральный директор, Белоусов Андрей Рэмович, председатель Совета директоров

История развития

ОАО "РЖД" – крупнейшая вертикально интегрированная транспортная компания, предоставляющая услуги в области грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок.

ОАО "РЖД" образовано осенью 2003 года в ходе реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте. В последующие годы из единого хозяйствующего субъекта было выделено несколько десятков дочерних компаний по видам деятельности, крупнейшими из которых в сфере перевозок являются ПАО "Первая грузовая компания", АО "Федеральная грузовая компания".

В 2011 году ОАО "РЖД" продало 75% акций своего дочернего оператора ОАО "ПГК" промышленному холдингу Владимира Лисина – UCLH. В октябре 2012 года ему же были проданы оставшиеся 25%.

В 2013 году ОАО "РЖД" совместно с АО "НК "Казахстан темир жолы" и ГП "Беларуская чыгунка" начало реализацию проекта создания единого логистического оператора "Объединенная транспортная логистическая компания". В 2014 году ОАО "РЖД" внесло в ОТЛК 50% плюс одна акция ОАО "Трансконтейнер" и компанию "РЖД-Логистика". Однако после смены руководства РЖД было принято решение об изъятии внесенных активов и функционировании ОТЛК в "легком" варианте. Позднее, в декабре 2017 года, на внеочередном общем собрании акционеров было принято решение о реорганизации ОТЛК. Компания начала работу по модели "без активов" с паритетным участием России, Казахстана и Белоруссии (по 33,33% акций). В ходе реорганизации из ОТЛК выделены АО "Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс" (ОТЛК ЕРА), АО "ОТЛК Логистика" и АО "ОТЛК Финансы". ОТЛК ЕРА осуществляет основную производственную деятельность ОТЛК по оперированию и развитию грузового транзита на территории стран – у частных участников проекта.

В начале ноября 2012 года ОАО "Российские железные дороги" подписало контракт на приобретение логистической компании GEFCO у французского автоконцерна PSA Peugeot Citroen. 26 ноября 2012 года стороны подписали акционерное соглашение, закрепляющее отношения компаний в управлении головной компании группы Gefco – Gefco S.A. В июне 2021 года стало известно, что группа GEFCO выставлена на продажу.

20 августа 2015 года Распоряжением Правительства РФ Президентом ОАО "РЖД" был назначен Белозеров Олег Валентинович. Вместе с приходом Олега Белозерова в ОАО "РЖД" произошел ряд кадровых изменений. В сентябре 2021 года первый вице-премьер Андрей Белоусов был переизбран председателем совета директоров ОАО "Российские железные дороги".

В ноябре 2020 года "РЖД" создало нового контейнерного оператора. АО "РЖД Логистика" зарегистрировало АО "РЖД Бизнес Актив", компанию возглавил бывший генеральный директор ПАО "Трансконтейнер" Вячеслав Сараев. "РЖД Логистика" должна передать новому оператору клиентскую базу и контракты, а также дочернее Far East Land Bridge, осуществляющее контейнерные перевозки в Азию. По планам "РЖД", к 2025 году оператор должен войти в тройку лидеров в контейнерном сегменте.

Состав правления

По состоянию на октябрь 2023 года в состав правления "РЖД" входят:

- Белозёров Олег Валентинович, генеральный директор – председатель правления ОАО "РЖД"
- Кобзев Сергей Алексеевич, первый заместитель генерального директора – (общее руководство производственно-хозяйственной деятельностью компании)

Руководитель

Белозеров Олег Валентинович



Год рождения: 1969

Окончил Санкт-Петербургский университет экономики и финансов в 1992 году по специальности экономист, планирование промышленности.

1998-2000 гг. – ОАО "Ленэнерго", заместитель коммерческого директора, коммерческий директор.

2000-2000 гг. – ОАО "Грузовое автотранспортное предприятие №21", заместитель директора.

2000-2001 гг. – Аппарат полномочного представителя Президента РФ в Северо-Западном федеральном округе, начальник финансово-экономического отдела.

2001-2002 гг. – ОАО "ЛОМО", заместитель директора по управлению корпоративным имуществом.

2002-2004 гг. – ОАО "Российская топливная компания", генеральный директор.

2004-2009 гг. – заместитель, руководитель Федерального дорожного агентства.

2009-2015 гг. заместитель министра транспорта РФ.

Май 2015 г. – назначен на должность первого заместителя министра транспорта.

Август 2015 г. – Распоряжением Правительства РФ № 1606-р от 20 августа 2015 г. назначен на должность президента ОАО "РЖД".

Ноябрь 2017 г. – назначен генеральным директором – председателем правления ОАО "РЖД".

- Михайлов Вадим Валерьевич, первый заместитель генерального директора (вопросы стратегического развития, корпоративного управления, экономики и финансов)
- Павлов Сергей Алексеевич, первый заместитель генерального директора (вопросы развития зарубежного бизнеса и международной деятельности)
- Пегов Дмитрий Владимирович, заместитель генерального директора – начальник Дирекции тяги (вопросы локомотивного комплекса)
- Глазков Михаил Олегович, заместитель генерального директора – начальник Центральной дирекции управления движением (вопросы управления перевозочным процессом)
- Гнедкова Ольга Эдуардовна, заместитель генерального директора (вопросы экономики и финансов)
- Макаров Андрей Сергеевич, заместитель генерального директора (вопросы строительного комплекса)
- Павловский Вячеслав Альфредович, заместитель генерального директора (вопросы международных связей и внешнеэкономической деятельности компании)
- Колесников Иван Николаевич, заместитель генерального директора (вопросы пассажирского комплекса)
- Плутник Александр Альбертович, заместитель генерального директора (вопросы управления активами и имущественным комплексом)
- Тони Олег Вильямсович, заместитель генерального директора, генеральный директор АО "Скоростные магистрали"
- Федосеев Николай Владимирович, заместитель генерального директора (вопросы корпоративной безопасности)
- Фролов Василий Федорович, заместитель генерального директора – начальник Дирекции развития железных дорог Восточного полигона (вопросы развития Восточного полигона)
- Храмцов Анатолий Михайлович, заместитель генерального директора (главный инженер)
- Чабунин Анатолий Михайлович, заместитель генерального директора – директор по внутреннему контролю и аудиту (вопросы внутреннего контроля и внутреннего аудита)
- Чаркин Евгений Игоревич, заместитель генерального директора (вопросы информатизации)
- Шайдуллин Шекет Нургалиевич, заместитель генерального директора – начальник Департамента безопасности движения (вопросы безопасности движения)
- Шаханов Дмитрий Сергеевич, заместитель генерального директора (управление персоналом и социальные вопросы)
- Шевцов Евгений Александрович, заместитель генерального директора (начальник Центральной дирекции инфраструктуры)
- Шило Алексей Николаевич, заместитель генерального директора (коммерческая деятельность компании и грузовые перевозки)
- Чернышева Олеся Петровна, главный бухгалтер
- Гапонько Владимир Викторович, директор ОАО "РЖД" по операционной эффективности – начальник Департамента экономики
- Бынков Вадим Иванович, начальник Правового департамента

Состав Совета Директоров

В июле 2022 года изменился Совет директоров ОАО "РЖД". Общая численность сократилась до 11 человек. Совет директоров покинул независимый директор Сергей Недорослев. В Совет директоров вошел Комиссаров Алексей Геннадиевич (проректор РАНХиГС).

В июле 2023 года в состав Совета директоров вошла глава Агентства стратегических инициатив (АСИ) Светлана Чупшева.

Представители РФ

- Белоусов Андрей Рэмович, первый заместитель Председателя Правительства РФ, председатель совета директоров ОАО "РЖД"
- Белозёров Олег Валентинович, Генеральный директор – председатель правления и член совета директоров ОАО "РЖД"
- Дмитриев Кирилл Александрович – Генеральный директор АО "Управляющая компания Российского фонда прямых инвестиций", член совета директоров ОАО "РЖД"



- Решетников Максим Геннадьевич, Министр экономического развития РФ, член совета директоров ОАО "РЖД"
- Окладникова Ирина Андреевна – Заместитель Министра финансов Российской Федерации, член совета директоров ОАО "РЖД"
- Савельев Виталий Геннадьевич, Министр транспорта Российской Федерации, член совета директоров ОАО "РЖД"
- Файзуллин Ирек Энварович, Министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ, член совета директоров ОАО "РЖД"
- Франк Сергей Оттович, Председатель совета директоров ПАО "Современный коммерческий флот", член совета директоров ОАО "РЖД"
- Чернышенко Дмитрий Николаевич, Заместитель Председателя Правительства РФ, член совета директоров ОАО "РЖД"
- Чупшева Светлана Витальевна, генеральный директор АНО "Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов", Член совета директоров ОАО "РЖД"

Независимые директора

- Комиссаров Алексей Геннадиевич, ректор федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования "Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации", член совета директоров ОАО "РЖД".
- Степашин Сергей Вадимович, председатель попечительского совета публично-правовой компании "Фонд развития территорий", член совета директоров ОАО "РЖД".

Структура акционерного капитала и планы приватизации

Уставный капитал ОАО "РЖД" сформирован учредителем путем внесения в него имущества и имущественных комплексов организаций федерального железнодорожного транспорта. Единственным акционером ОАО "РЖД" является Российская Федерация, от имени которой управление осуществляет Правительство РФ.

Инвестиционная деятельность

В ноябре 2023 года стало известно, что общий объём вложений в рамках финансового плана и инвестиционной программы "РЖД" на 2024 год составит свыше 1,27 трлн рублей. Около половины из них будет направлено на создание магистральной инфраструктуры. Продолжится реализация проекта Восточного полигона, который включает БАМ и Транссиб, что поможет дальнейшему росту провозной способности в рамках международных коридоров. Также в планах – развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов. Погрузка грузов оценивается в 1 млрд 265 млн тонн с ростом к 2023 году на 1,7 %. Грузооборот составит 3,4 трлн. тонно-километров, что на 3,4% выше уровня 2023 года. На развитие инфраструктуры Восточного полигона предусмотрено финансирование в объеме 366 млрд руб. Также продолжится реализация проектов по развитию Центрального транспортного узла и железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна. В целом на проекты комплексного плана расширения и модернизации инфраструктуры предусмотрено 535 млрд рублей, или более 40% от общего объема инвестпрограммы. Финансирование обновления подвижного состава в размере 230 млрд рублей позволит приобрести свыше 500 локомотивов и другого моторвагонного подвижного состава.

Таблица 2 Распределение инвестиций.

	2023	2024
ВСЕГО		
Развитие инфраструктуры РЖД		
КПМИ, в том числе:		
Подходы к морским портам Азово - Черноморского бассейна		
Развитие ж/д инфраструктуры Восточного полигона		
Подходы к морским портам Северо-Западного бассейна		
Развитие ж/д инфраструктуры Центрального транспортного узла		
Проекты комплексного развития, в том числе:		
Развитие участка Артыша-Междуреченск – Тайшет		
Развитие Пермского ж/д узла со строительством мостового перехода		

	2023	2024
<i>"Мобильный город"</i>		
Прочие проекты развития		
Проекты обновления ж/д инфраструктуры		
<i>Цифровизация и внедрение ресурсосберегающих технологий</i>		
<i>Транспортная безопасность</i>		
<i>Обеспечение производственной безопасности</i>		
<i>Обновление основных фондов производственного хозяйства</i>		
<i>Обновление инфраструктуры пассажирского комплекса</i>		
Обновление подвижного состава		
<i>Приобретение моторвагонного подвижного состава, в т. ч. "Ласточка"</i>		
<i>Приобретение тягового подвижного состава</i>		
Прочие проекты		

Источник: по материалам РЖД

Финансовые показатели

В 2022 году прибыль от продаж была выше уровня 2021 года на 91,0 млрд руб., уровень EBITDA выполнен на уровне X млрд руб. с ростом к 2021 году на X %. Чистая прибыль составила X млрд руб.

Таблица 3. Финансовые показатели ОАО "РЖД" по МСФО в 2014-2023 гг., млрд руб. (согласно консолидированной отчетности)

Показатель	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I пол. 2022	I пол. 2023
Выручка, в т. ч.:										
- от грузовых перевозок										
- от пассажирских перевозок										
- прочие сегменты										
Чистая прибыль										

Источник: данные компании (отчетность по МСФО за 2022 год не была опубликована)

За 9 мес. 2023 г. чистая прибыль "РЖД" по РСБУ выросла в X раза до X млрд руб., выручка – на X % до X трлн руб.

На 2024 год "РЖД" прогнозируется чистая прибыль в размере X млрд руб. (X% относительно 2023 года), EBITDA – X млрд руб. (X%). Доходы от грузовых перевозок, согласно прогнозу "РЖД", увеличатся на X % до X млрд руб.

Тарифы

С 1 декабря 2023 года произошла индексация действующих тарифов, сборов и платы в отношении перевозки грузов и оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на X%. Параметры индексации железнодорожных грузовых тарифов без учёта надбавок с 1 декабря 2023 г. составляют X %, с 1 января 2025 г. – X %, с 1 января 2026 г. – X %. При этом к базовой индексации добавляется ряд тарифных надбавок. Индексация тарифа в декабре 2023 г. составила 7,6% к уровню января-ноября 2023 г. (рост на 18,45% к декабрю 2022 года), также к нему добавится рост надбавки на капитальный ремонт инфраструктуры с 5% до X % (или с X до X), что даёт дополнительный индекс 1,019, а также надбавка "для финансирования мероприятий по обеспечению транспортной безопасности", которая установлена в размере X % – с 1 декабря 2023 г. по 31 декабря 2024 г. и X % – с 1 января 2025 г. по 31 декабря 2025 г. Таким образом, с учетом тарифных надбавок с декабря 2023 г. рост к уровню января-ноября 2023 г. повышение составит X %. Повышение тарифов с начала января 2024 г. к декабрю 2022 г. составит 21,9%. Также приказом ФАС сохраняется неприменение понижающих коэффициентов (0,4 и 0,895) при определении платы за экспортные перевозки угля каменного железнодорожным транспортом общего пользования до 31 декабря 2024 г. включительно (мера действует с 1 июня 2022 г. и в течение всего 2023 года).

Международная деятельность

За 9 мес. 2023 года через пограничные переходы Дальневосточной перевезено более 10,5 млн тонн грузов, что на 20,8% больше, чем за аналогичный период 2022 года. Существенный рост обеспечен в первую очередь за счёт увеличения экспорта в Китай через пограничный переход Гродеково – Суйфэнь-хэ,



в том числе X млн тонн угля (рост в X раза), X млн тонн металлической руды (+X %), 380 тыс. тонн хлебных грузов (рост почти в 2,6 раза). Из Китая ввезено 92 тыс. тонн строительных (рост в X раза) и почти X тыс. тонн контейнерных грузов (рост в X раза). Экспортные грузовые перевозки через новый железнодорожный погранпереход Нижнеленинское – Тунцзян за 9 мес. 2023 года составили более 2,2 млн тонн. В импортном направлении перевезено почти X тыс. тонн контейнерных грузов.

В июле 2023 года заместитель министра транспорта и коммуникаций Белоруссии Алексей Ляхнович заявил, что Россия предоставила Белоруссии скидки от 10 до 40% по тарифам на железнодорожные грузоперевозки. Ляхнович отметил, что белорусская сторона в том числе получила скидку "по отдельным видам грузов на большой порт Санкт-Петербурга и самую большую скидку на порты Астрахани и сухопутный маршрут Север - Юг в сторону Каспийского моря.

10 июля 2023 года Почта России и РЖД успешно провели тестовый запуск прямого трансграничного сервиса по ускоренной перевозке почтовых отправлений и грузов электронной коммерции в почтово-багажных вагонах из Китая в Россию. Это первый подобный сервис в России.

2.5 Нормативное регулирование железнодорожного транспорта

Нормотворчество в сфере железнодорожного транспорта

В проекте федерального бюджета на **2024 г. и плановый период 2025-2026 гг.** субсидии ОАО "РЖД" на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате установления льготных тарифов на перевозку во внутрироссийском сообщении моторного топлива, предназначенного для реализации на территории РФ, в направлении Дальневосточного округа и отдельных субъектов Сибирского округа, могут составить 21,1 млрд руб. В 2024 г. на эти цели заложено 6,7 млрд руб., в 2025 г. – 6,8 млрд руб., в 2026 г. – 7,6 млрд руб. "РЖД" могут получить и субсидии на частичную компенсацию операционных расходов, понесенных до 2025 г. и связанных с грузовыми перевозками (по 56,8 млрд руб. в 2025 г. и в 2026 г.).

23 декабря 2023 года постановлением № 2283 ([ссылка](#)) Правительство РФ утвердило квоту на экспорт зерна в 24 млн т в 2024 году. Квота распространяется на поставки пшеницы, ячменя, кукурузы и ржи за пределы ЕАЭС.

Влияние санкций на железнодорожный транспорт РФ

В декабре 2023 года США ввели санкции против трейдеров из Гонконга Bellatrix и Covart, Voliton из ОАЭ, а также Sun Ship Management, управляющей переданными нефтяными танкерами "Совкомфлота". Санкции запрещают любые сделки с компаниями, попавшими в SDN-лист. В декабре 2023 года Минфин США также обновил руководство по применению потолка цен на российскую нефть, который призван был снизить доходы РФ от торговли сырьем.

С декабря 2023 года Минфин США будет требовать от поставщиков услуг получать подтверждение соблюдения потолка от своих контрагентов каждый раз, когда они загружают или отгружают российскую нефть. Трейдеры обязаны предоставлять документы по сделкам в течение 30 дней, в противном случае это будет рассматриваться как нарушение санкций.

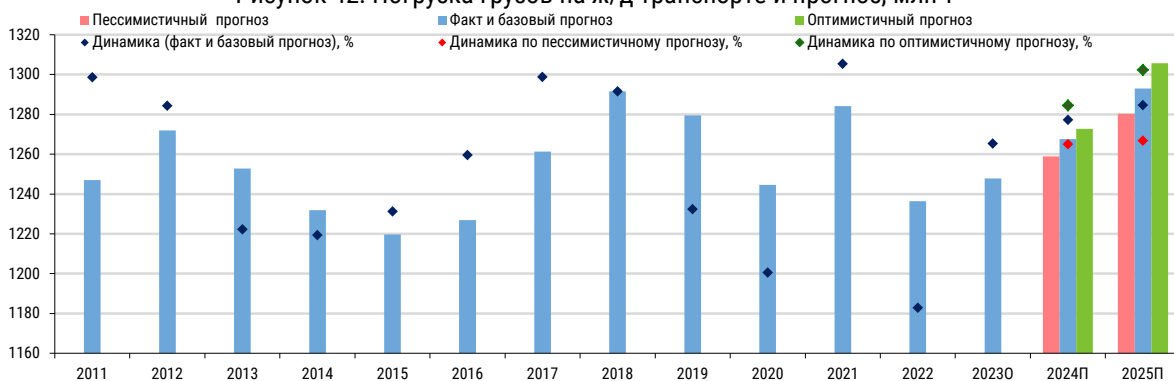
Раздел III. Прогноз рынка железнодорожных перевозок

3.1. Прогноз погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта

В 2022 г. после начала специальной операции на Украине на экспортные отрасли России (металлургическую, нефтегазовую, угольную, лесную) наложены беспрецедентные санкции. Также санкции наложены на воздушный (запрет перелетов, лизинга и обслуживания авиапарка), морской (запрет заходов в порты, страхования судов и т. д.) и автотранспорт (запрет на международных перевозки со странами ЕС для автопарка российских перевозчиков).

Железнодорожное сообщение с Украиной (X млн т и около X млрд т-км в год) и Финляндией (X млн т и около X млрд т-км в год) прекращено. Экспорт металлопродукции и продукции ЛПК в страны ЕС и Великобританию из-за санкций фактически прекратился уже во II кв. 2022 г. Экспорт угля в страны ЕС прекращен с 10 августа, а нефти (кроме трубопроводных) и нефтепродуктов будут прекращены в декабре 2022 г. и феврале 2023 г. соответственно.

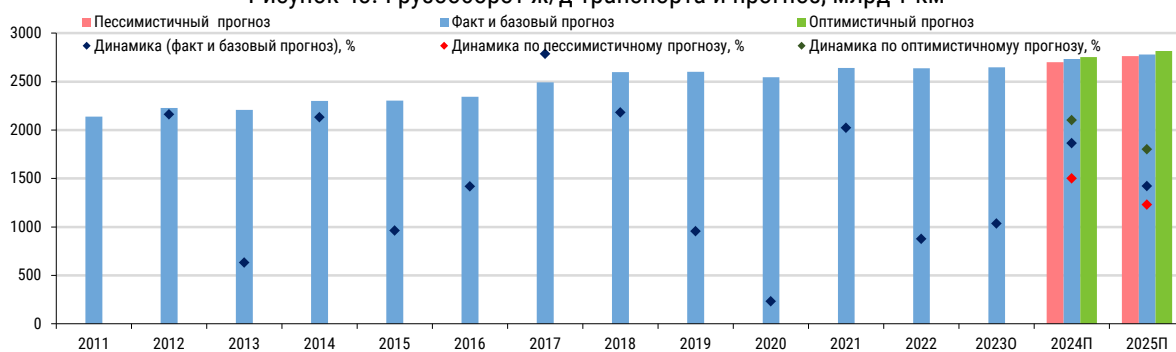
Рисунок 42. Погрузка грузов на ж/д транспорте и прогноз, млн т



Источник: ДПР ОАО "РЖД" до 2025 г., оценка INFOLine

Основной рост грузооборота в 2023-2024 гг. ожидается в сегменте перевозок минерально-строительных грузов в условиях реализации Правительством РФ комплекса мер по поддержке и стимулированию развития строительной отрасли, увеличения финансирования проектов реконструкции и строительства дорог, а также стимулирования жилищного строительства и изменения госрегулирования для сокращения инвестиционно-строительного цикла.

Рисунок 43. Грузооборот ж/д транспорта и прогноз, млрд т-км

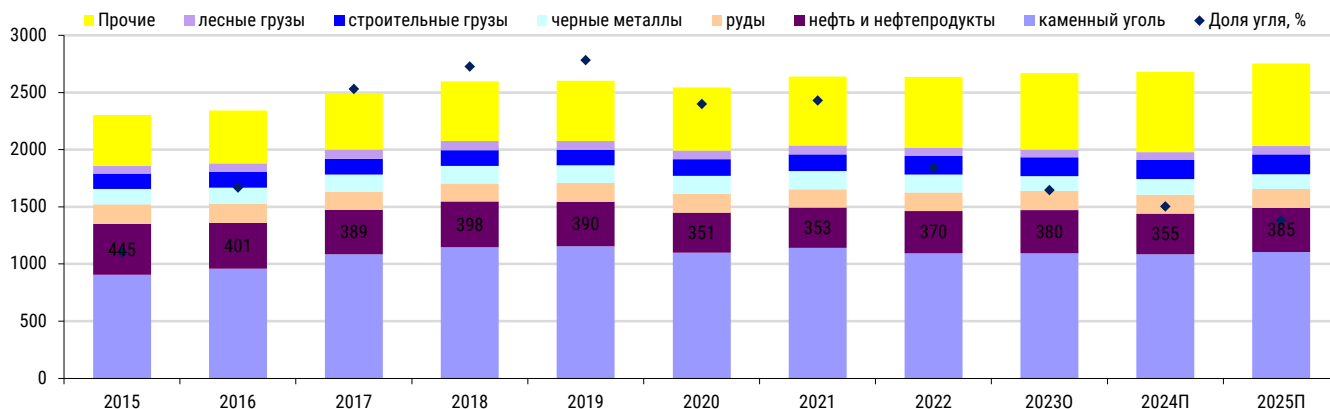


Источник: ДПР ОАО "РЖД" до 2025 г., оценка INFOLine

В 2024-2025 гг. прогнозируется увеличение экспорта угля через порты Дальнего Востока в связи с эффектом от расширения Восточного полигона и ввода в эксплуатацию в конце 2024 г. Тихоокеанской ж/д (X млн т). В 2022 г. провозная способность БАМа и Транссиба выросла до X млн т (перевезено X млн т), а к 2024 г. вырастет до 180 млн т. (в 2023 г. планируется перевезти 160 млн т). Ограничивает мощности рост строительных работ на Восточном полигоне (освоено 70 млрд руб. в 2020 г., X млрд руб. – в 2022 г. и X млрд руб. – за 8 мес. 2023 г.)



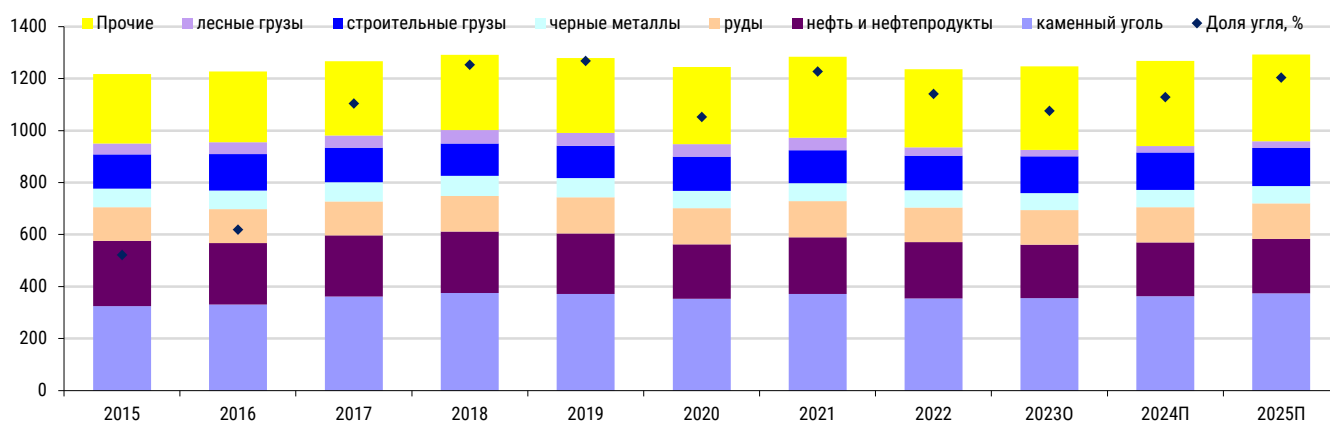
Рисунок 44. Динамика грузооборота и прогноз, млрд т-км.



Источник: расчеты INFOLine по данным ДПП и фин. плана ОАО "РЖД"

На перспективу до 2025 года существенное влияние на динамику погрузки будет оказывать развитие новых направлений поставок продукции российских производителей, как на внутреннем рынке, так и на экспорт. Ограничением роста грузооборота является наличие узких мест на инфраструктуре (Восточный полигон, подходы к портам Юга России) и дефицит подвижного состава в условиях замедления оборота вагонов на сети.

Рисунок 45. Динамика погрузки и прогноз, млн т



Источник: расчеты INFOLine по данным ДПП и фин. плана ОАО "РЖД"

3.2. Прогноз динамики парка грузовых вагонов РФ

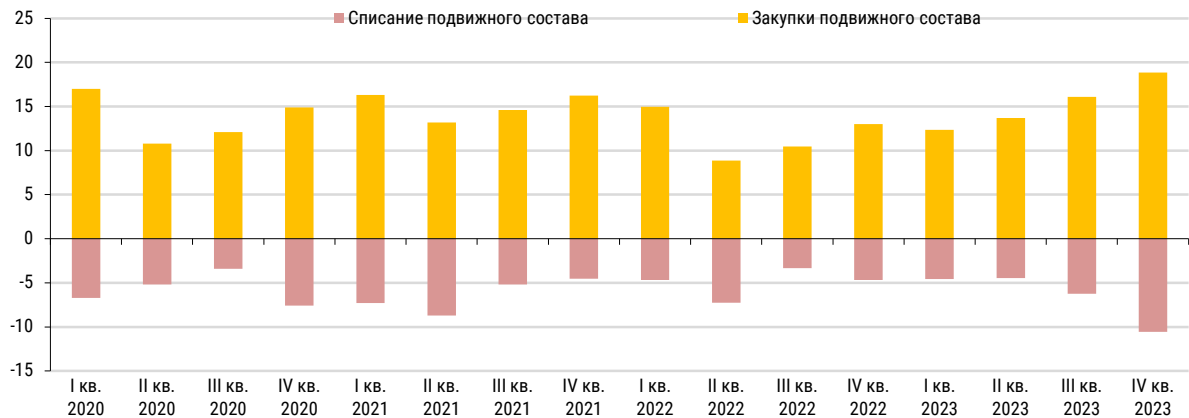
По итогам 2023 года в России будет произведено около 63 тыс. вагонов, что на 30% больше чем годом ранее, в том числе полувагонов до 20 тыс., фитинговых платформ меньше на X % до X тыс. При этом увеличится производство хопперов в X раза до X тыс. ед., крытых вагонов в X раза до X тыс. ед., а цистерн на X % до X ед.

Рисунок 46. Парк в разрезе видов вагонов и прогноз, тыс. ед.



По итогам 2023 г. ожидается списание максимального количество вагонов за все время - порядка 4 тыс. ед..

Рисунок 47. Закупки и списание подвижного состава РФ, тыс. ед.



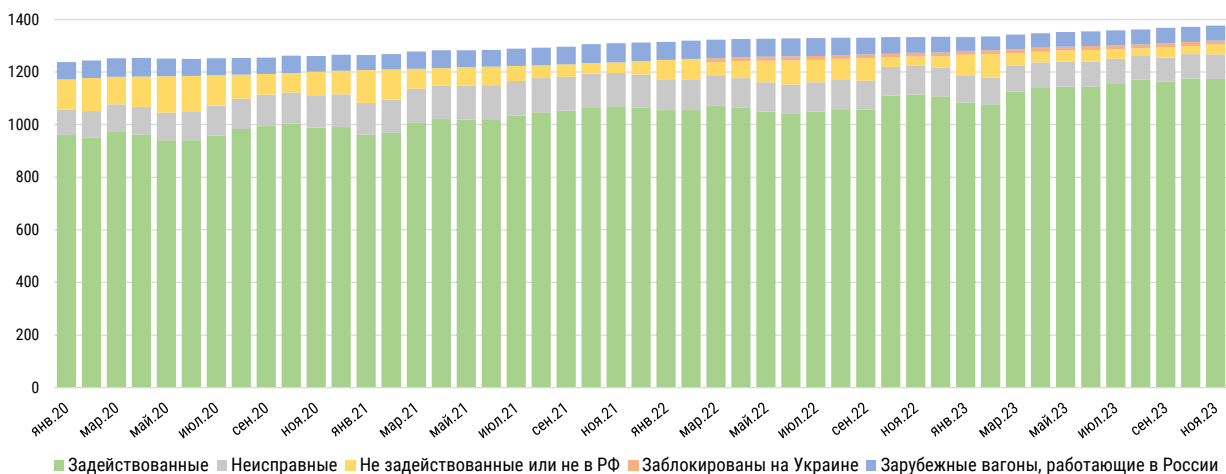
Источник: расчеты iNFOLine, данные компаний

<...>

Снижение эффективности управления вагонопотоками ОАО "РЖД", увеличение простоев парка, сохранение узких мест на Восточном полигоне в условиях активизации строительных и ремонтных работ продолжает способствовать сохранению масштабного дефицита большинства видов подвижного состава (полувагонов, цистерн, хoppers). В октябре-ноябре 2023 г. задействованный парк вагонов достиг максимальной величины и составил X млн ед., а незадействованный парк, напротив, продолжил сокращаться.

До конца 2023 года iNFOLine не ожидает улучшения ситуации с брошенными вагонами на сети РЖД ввиду продолжающихся масштабных строительных и ремонтных работ на БАМе и Транссибе, а также из-за режима повышенной опасности в условиях специальной военной операции, который требует от ОАО "РЖД" и грузоотправителей дополнительных мер безопасности и замедляет перевозочный процесс.

Рисунок 48. Структура парка магистральных грузовых вагонов РФ, тыс. ед.



Источник: расчеты iNFOLine по данным ГВЦ "РЖД", прогноз iNFOLine

По состоянию на 1 января 2024 г. парк вагонов с увеличенной осевой нагрузкой составит X тыс. единиц. Прогнозируется, что в долгосрочной перспективе парк инновационных вагонов будет только расти, замещая убывающий парк типовых вагонов.



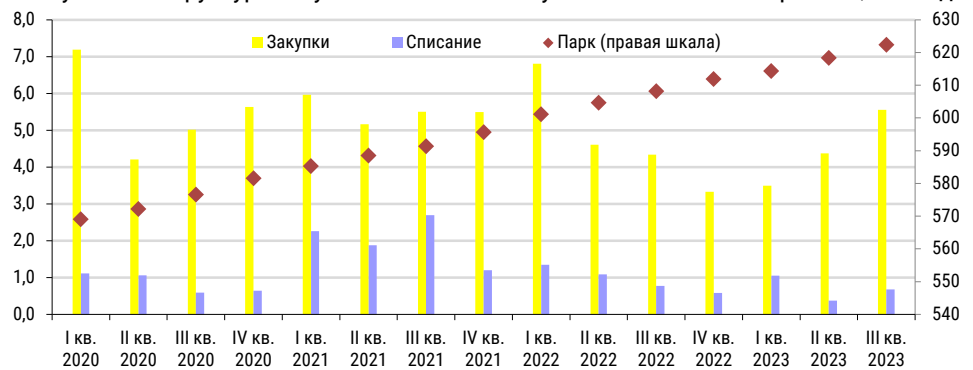
Раздел IV. Состояние и прогноз рынка по видам подвижного состава

4.1 Полувагоны

Крупнейшие операторы

По состоянию на 01.10.2023 г. парк полувагонов насчитывал X тыс. ед., средний возраст которых превышает X лет. В том числе X тыс. обладают повышенной осевой нагрузкой – это X % парка. За 9 месяцев 2023 года российскими собственниками было закуплено X тыс. новых полувагонов, X % из которых инновационные, а списано – X тыс.

Рисунок 49. Структура закупок и списания полувагонов в РФ по кварталам, тыс. ед.



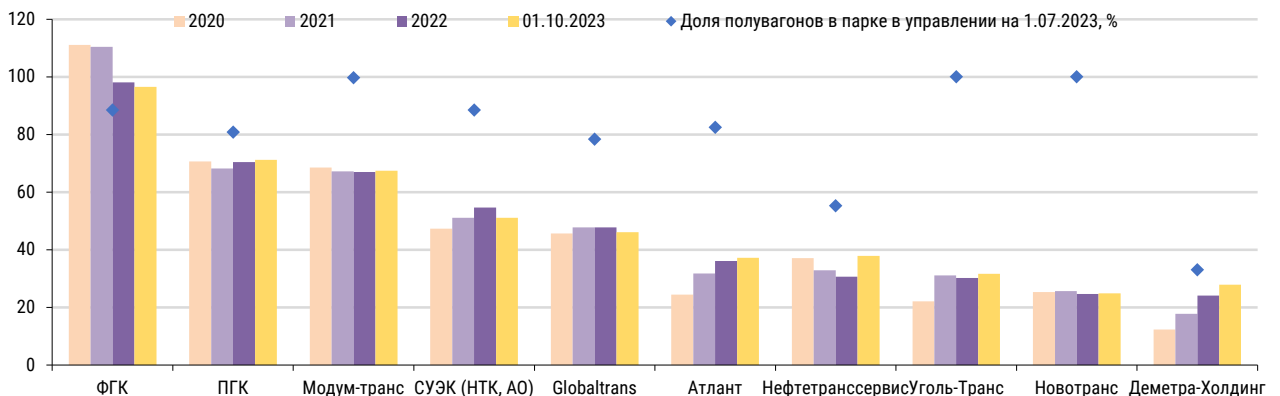
Источник: ГВЦ ОАО "РЖД", данные INFOLine

На 1 октября 2023 года подлежат списанию более X тыс. полувагонов, в IV квартале 2023 года истекает нормативный срок службы более чем у X тыс. полувагонов, а в 2024 году – у X тыс. Всего за 2023-2024 г. по сроку службы может быть списано до X тыс.

Крупнейшими покупателями новых полувагонов за январь-сентябрь 2023 года являются:

- "Карго Фер-Транс" – около X тыс. ед.;
- "СКС" – X тыс. ед.;
- ООО "Грузовая компания" ("Деметра-Холдинг") – X тыс. ед.
- ООО "ТЛК Транссибурал" – X тыс. ед.;
- "ПГК" - X ед.;
- АО "Новая перевозочная компания" (Globaltrans) – около X ед.;
- "Уголь-Транс" – X ед.

Рисунок 50. Парк полувагонов в управлении крупнейших операторов, тыс. ед.

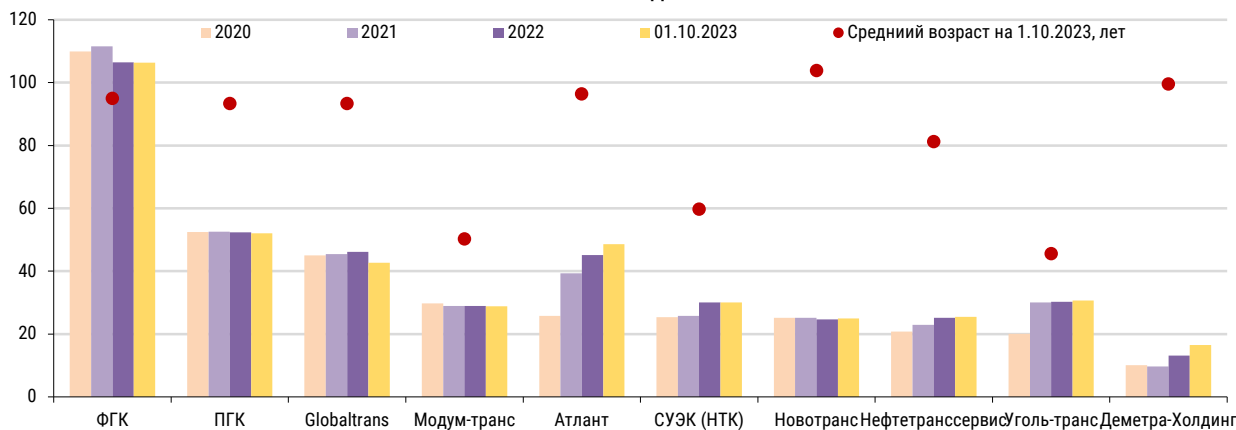


Источник: расчеты INFOLine по данным компаний и ГВЦ "РЖД"

Больше всего за 9 месяцев было списано следующими компаниями:

- "Деметра-Холдинг" – X ед.;
- Globaltrans – X ед.
- "Первая грузовая компания" – X ед.

Рисунок 51. Парк полувагонов в собственности крупнейших операторов (с учетом финансового лизинга), тыс. ед.



Источник: расчеты INFOLine

В начале ноября 2023 года бенефициаром АО "Первая грузовая компания" стало АО "Аврора Инвест", совладельцами которого по данным СМИ являются братья Тимур и Руслан Бабаевы. Сумма сделки, по данным источников рынка, превысила 200 млрд руб. По информации собеседников газеты "Коммерсантъ", часть парка может быть выведена из "ПГК" и не исключено объединение с активами других собственников, в первую очередь в контейнерном сегменте.

В декабре 2023 г. ФАС РФ одобрила сделку по приобретению АО "НефтеТрансСервис" независимыми инвесторами. Новыми собственниками принято решение об изменении стратегии управления активами компании. Одним из достигнутых соглашений между новым собственником и АО "Национальная транспортная компания" является продажа всего парка полувагонов, который будет передан в ее управление в течение 2024 г. после завершения всех необходимых процедур. Решение о развитии нефтеналивного сегмента будет принято позже, после более детального знакомства с состоянием бизнеса и оценкой рыночной конъюнктуры. Генеральным директором АО "НефтеТрансСервис" назначен Андрей Черников. По информации собеседников газеты "Коммерсантъ", в собственности АО "НефтеТрансСервис" к декабрю 2023 года с учетом финансового лизинга находилось 37,6 тыс. цистерн и 25,4 тыс. полувагонов.

Задействование парка

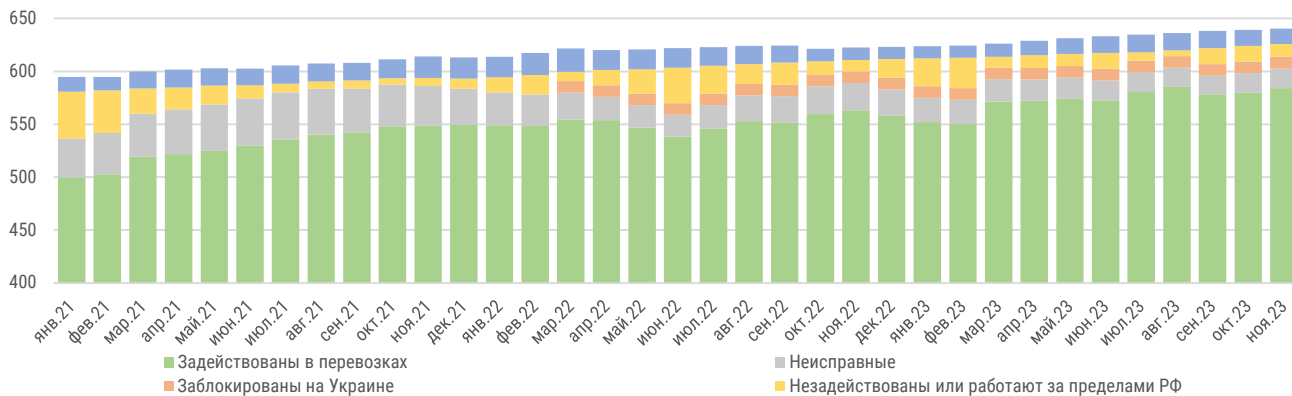
В марте 2022 г. Украинская железная дорога заблокировала до X тыс. вагонов российских собственников (X тыс. полувагонов, X тыс. цистерн, X тыс. крытых вагонов и еще около X тыс. прочих вагонов), которые на момент начала специальной военной операции находились на Украине.

В июне 2022 г. незадействованный в перевозках парк вырос до максимально уровня с марта 2021 года, однако затем задействованный парк начал расти, как и парк неисправных инновационных полувагонов в связи с дефицитом кассетных подшипников. С 2022 г. оборот вагона замедляется (в том числе в связи с растущим объемом строительных и ремонтных работ на железнодорожной инфраструктуре), в связи с чем объем задействованного парка растет.

Среднее задействование полувагонов российских собственников продолжает расти: так, за ноябрь 2023 года задействованный парк вырос на X % до X тыс. ед., а к октябрю 2023 года сократилось на X%. За январь-ноябрь 2023 года задействование полувагонов в перевозках увеличилось на X % до X тыс.

В ноябре 2023 года количество зарубежных полувагонов, работающих на сети "РЖД", составило X тыс., из которых X тыс. из Казахстана и X тыс. из Беларуси.

Рисунок 52. Среднемесячный баланс парка полувагонов, тыс. ед.

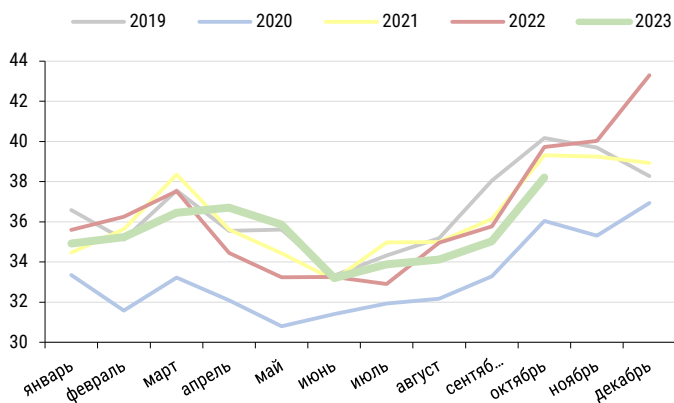


Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД" (неисправный парк – оценка)

Грузовая база: Добыча и экспорт угля

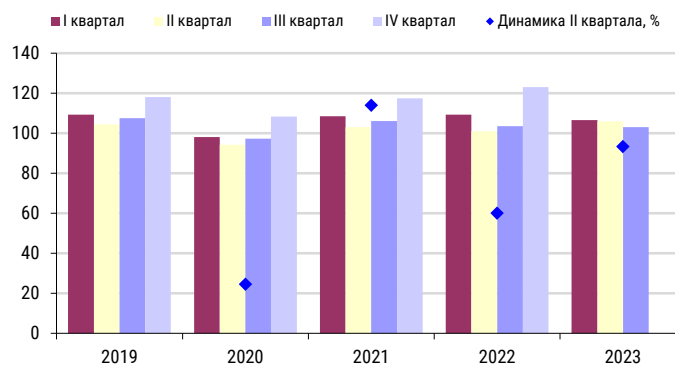
<...> По данным ФСГС РФ, в октябре 2023 года добыча угля сократилась на 0,8% до 38,2 млн тонн, а по сравнению с сентябрем 2023 года – выросла на X%. Всего за январь-октябрь 2023 г. добыто X млн т угля (рост на X%).

Рисунок 53. Добыча угля по месяцам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС РФ

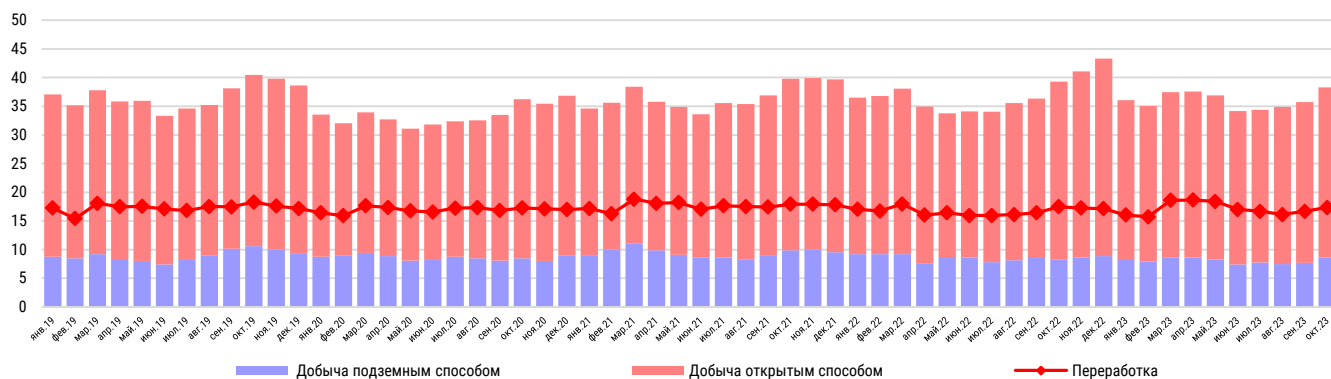
Рисунок 54. Добыча угля по кварталам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС РФ

По данным ФСГС РФ, всего за III квартал 2023 года добыто X млн тонн угля всех сортов. По сравнению с I кварталом 2023 года объемы добычи сократились на 3,4%, по сравнению со II кварталом 2022 года - на X%. Эмбарго на поставки угля в ЕС в полной мере начало действовать с 10 августа 2022 г., и с учетом сокращения в марте-июле экспорт угля из России в страны Европы (без учета поставок на Украину и Турцию) в 2022 году снизился, причем наиболее существенно пострадали компании, добывающие в шахтах уголь низкого качества (марок Д, Г, ДГ). В сентябре 2022 года Евросоюз разрешил европейским компаниям доставку, финансирование и страхование российского угля, доставляемого из РФ в страны за пределами ЕС в качестве мер по борьбе энергетическим и продовольственным кризисом.

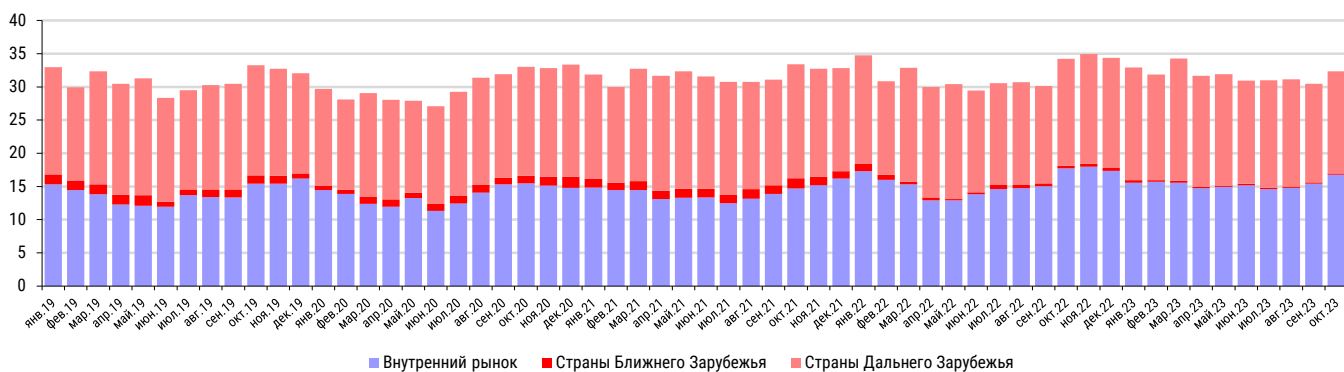
Рисунок 55. Добыча и переработка угля по месяцам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ЦДУ ТЭК

В октябре 2023 года общий объем отгруженного российского угля составил 32,35 млн тонн, что меньше, чем в октябре 2022 года, на X% и на X% выше уровня сентября. Поставки российского угля на внутренний рынок в октябре 2023 года составили X млн тонн, что на X% меньше уровня октября 2022 года и на X% выше уровня сентября. В октябре 2023 года объемы экспорта российского угля составили X млн тонн, что на X% меньше октября 2022 года и на X% выше уровня сентября.

Рисунок 56. Отгрузка российского угля по месяцам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ЦДУ ТЭК

Грузовая база: Производство нерудных строительных материалов

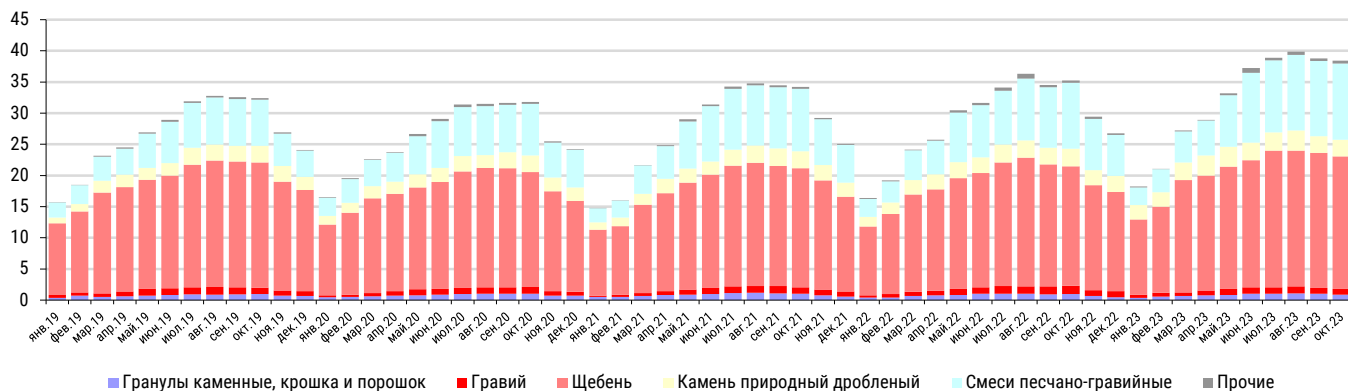
За 2022 год было произведено X млн куб. метров щебня и прочих нерудных строительных материалов, что на X% больше аналогичного показателя 2021 года.

За 9 мес. 2023 года производство нерудных строительных материалов увеличилось на X% до X куб. м. В III кв. 2023 года производство щебня и прочих нерудных строительных материалов выросло на X% по сравнению с III кв. 2022 года и составило X млн куб. м. Производство щебня увеличилось на X% до X куб. м. песчано-гравийных смесей – на X% до X млн куб. м., камня природного на X% до X млн куб. м.

В октябре 2023 года производство нерудных строительных материалов увеличилось на X% до X млн т., в том числе щебня – на X% до X млн куб. м., песчано-гравийных смесей – на X% до X млн куб. м. Производство природного камня сократилось на X% до X млн куб. м.



Рисунок 57. Производство строительных материалов по месяцам, млн куб. м



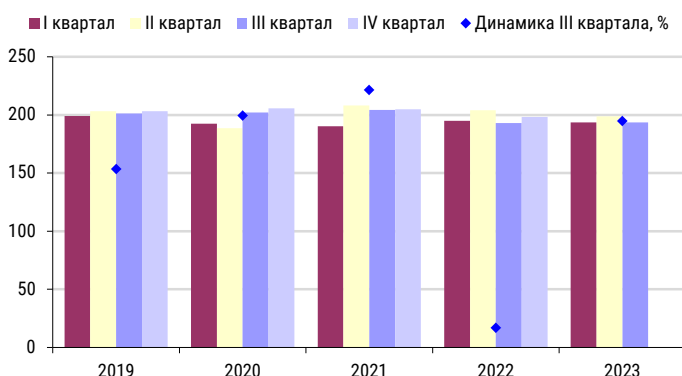
Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС, ЕМИСС

Основные тенденции рынка перевозок грузов

В 2022 г. объем перевозок грузов в полувагонах сократился на X% и составил X млн т, а грузооборот – на X% до X млрд т-км. Объем перевозок грузов в полувагонах по итогам II квартала 2023 года сократился на X % до X млн тонн, а грузооборот – сократился на X % до X млрд т-км. По итогам 2023 года в ОАО "РЖД" ожидают рост погрузки руды на X%, как и минерально-строительных грузов. Погрузка каменного угля и черных металлов ожидается примерно на уровне 2022 года.

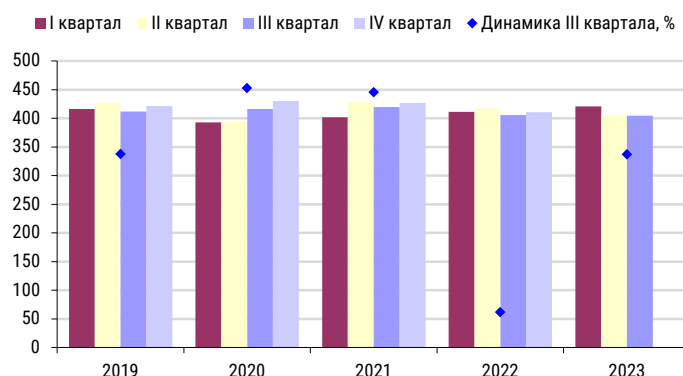
В январе-ноябре объем перевозок в полувагонах сократился на X % до X млн т, а грузооборот на - X% до X млрд т-км. В ноябре 2023 года объем перевозок в полувагонах к аналогичному месяцу прошлого года сократился на X% до X млн т и на - X% к октябрю, а грузооборот сократился на X% до X млрд т-км и на - X% к октябрю. На динамику перевозок в августе и III квартале 2023 года негативно сказалась авария на БАМе. 19 августа 2023 года движение на участке БАМа в Северо-Байкальском районе Бурятии оказалось приостановлено из-за разрушенной паводком дамбы. Регион накрыли сильные дожди, из-за чего река Холодная вышла из берегов. ОАО "РЖД" по согласованию с Росжелдором было вынуждены ввести ограничения на прием грузов в восточном направлении. В конце августа 2023 года последствия были ликвидированы.

Рисунок 58. Объем перевозок грузов в полувагонах по кварталам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

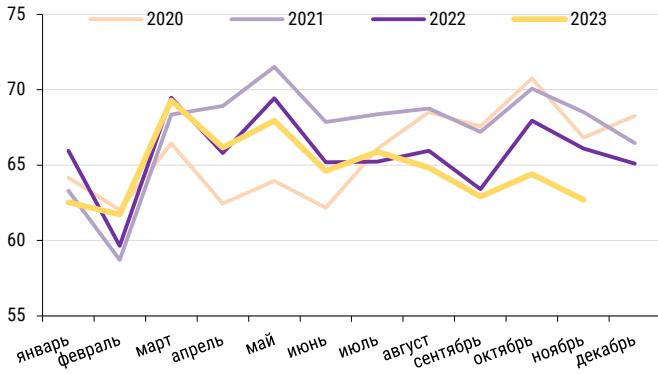
Рисунок 59. Грузооборот в полувагонах по кварталам, млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

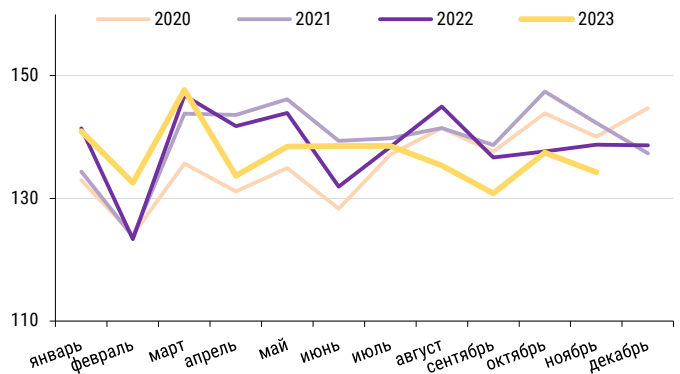
Динамика перевозки грузов и грузооборота в полувагонах по месяцам в 2019-2023 гг. представлена на диаграммах.

Рисунок 60. Объем перевозок грузов в полувагонах по месяцам, млн тонн



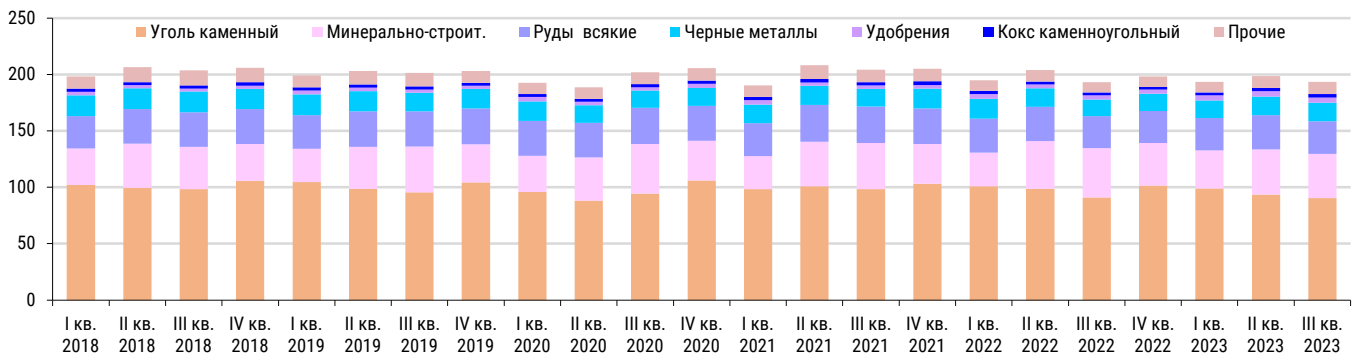
Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 61. Грузооборот в полувагонах по месяцам, млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

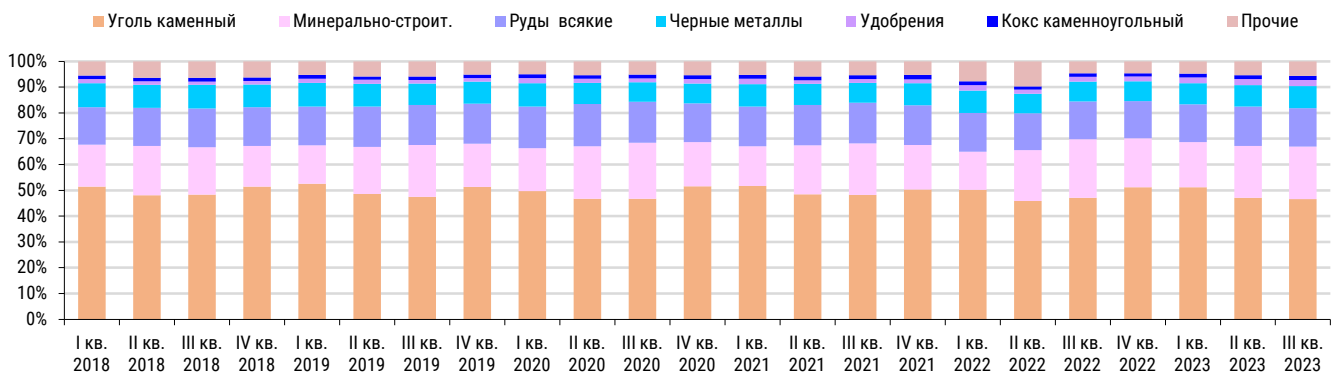
Рисунок 62. Объем перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по кварталам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Структура перевозок в полувагонах в 2018-2023 гг. на диаграмме.

Рисунок 63. Структура перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по кварталам, %

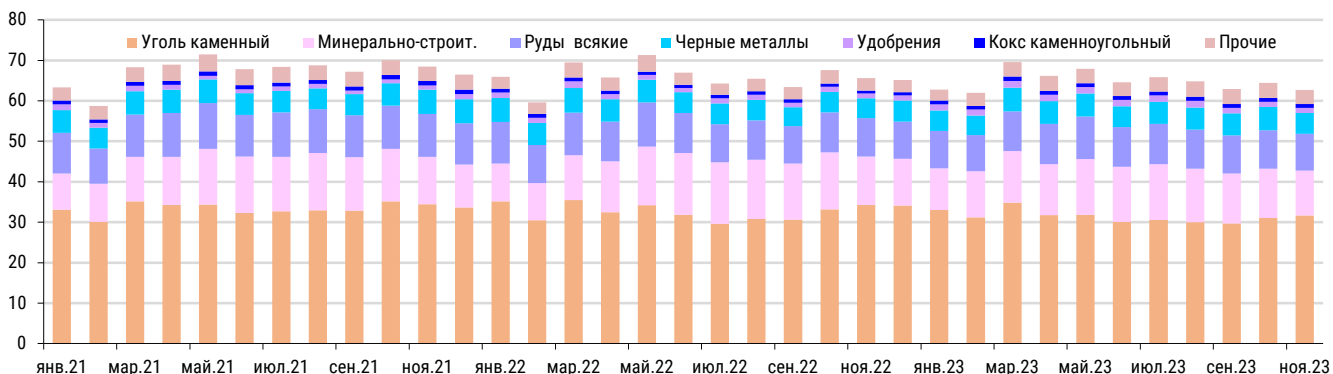


Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Погрузка черных металлов на сети "РЖД" в 2022 году составила 66,2 млн т, сократившись почти на 3 млн т. Помимо санкций, падение перевозок металлов связано с другими внешнеэкономическими факторами. Погрузка черных металлов за январь-сентябрь 2023 года сократилась до 48,6 млн т.



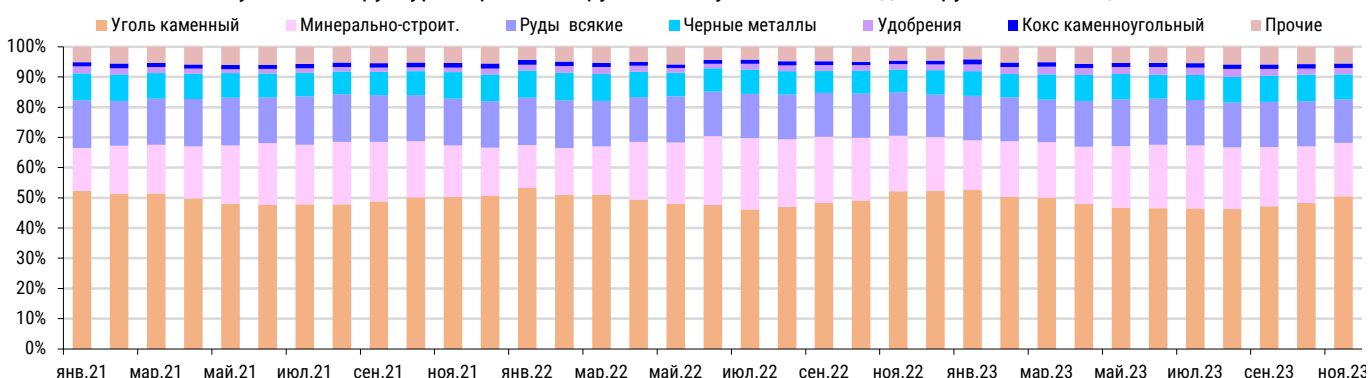
Рисунок 64. Объем перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по месяцам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Структура перевозок в полувагонах помесячно в 2021-2023 гг. на диаграмме.

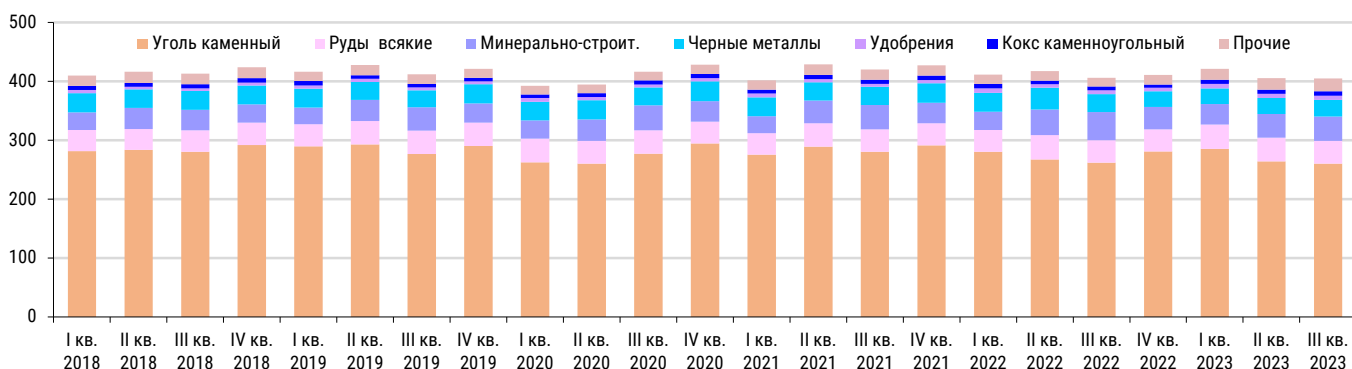
Рисунок 65. Структура перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по месяцам, %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

В 2023 году: на РЖД ожидается рост погрузки стройматериалов на 3% и спад в отношении цемента. По итогам III квартала 2023 года перевозки строительных материалов увеличились на 10,5%.

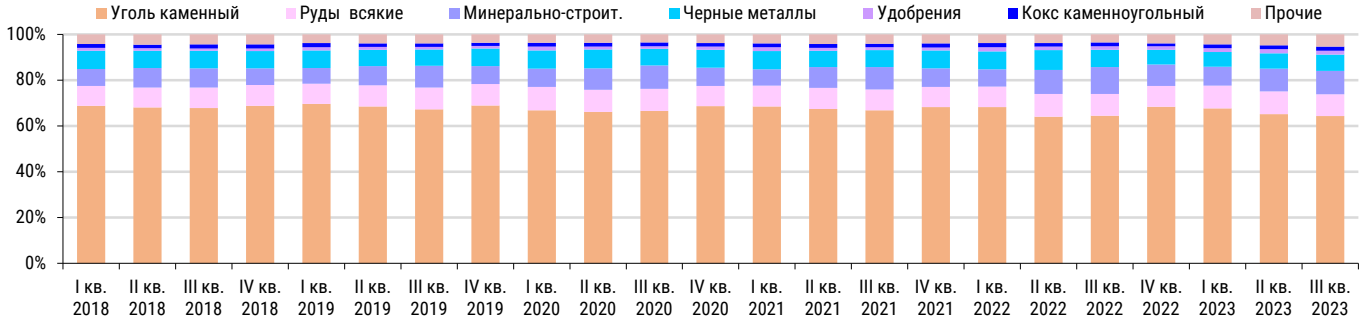
Рисунок 66. Грузооборот в полувагонах по видам грузов по кварталам, млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Структура грузооборота в полувагонах в 2018-2023 гг. представлена ниже.

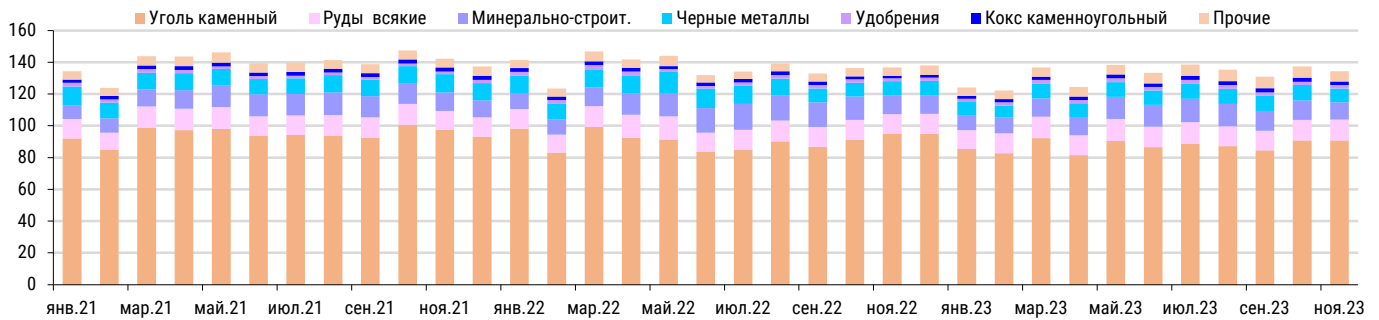
Рисунок 67. Структура грузооборота в полувагонах по видам грузов по кварталам, %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Грузооборот в полувагонах в 2021-2023 гг. представлен ниже.

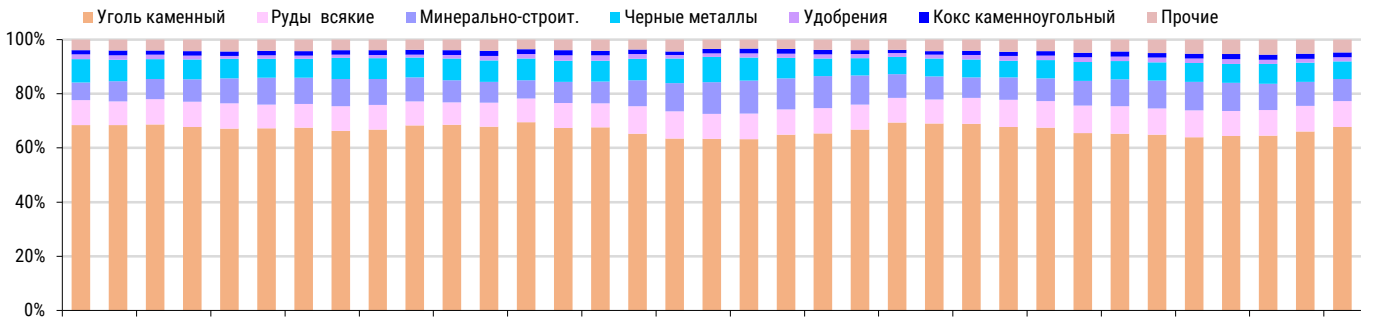
Рисунок 68. Грузооборот в полувагонах по видам грузов по месяцам, млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Структура грузооборота в полувагонах в 2021-2023 гг. представлена ниже.

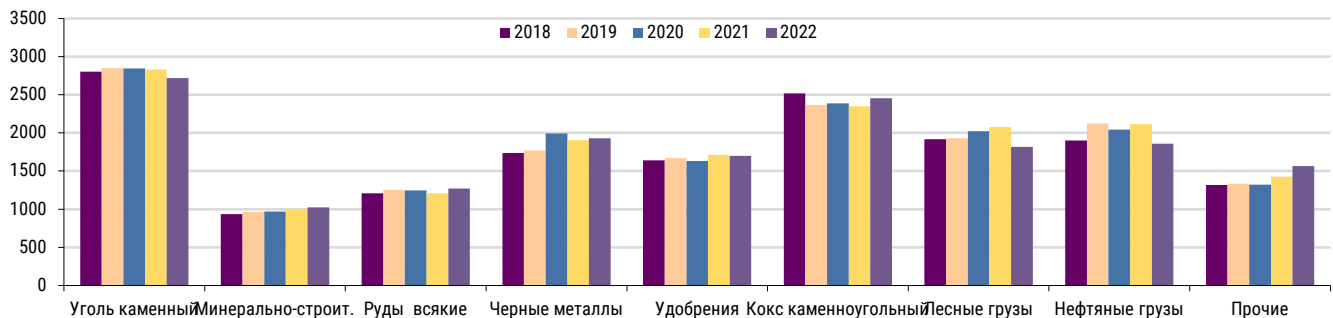
Рисунок 69. Структура грузооборота в полувагонах по видам грузов по месяцам, %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Среднее расстояние перевозок грузов в полувагонах в III квартале 2023 года составило 2090 км, что на 11 км меньше, чем за аналогичный период 2022 года.

Рисунок 70. Среднее расстояние перевозок грузов в полувагонах по видам грузов, км

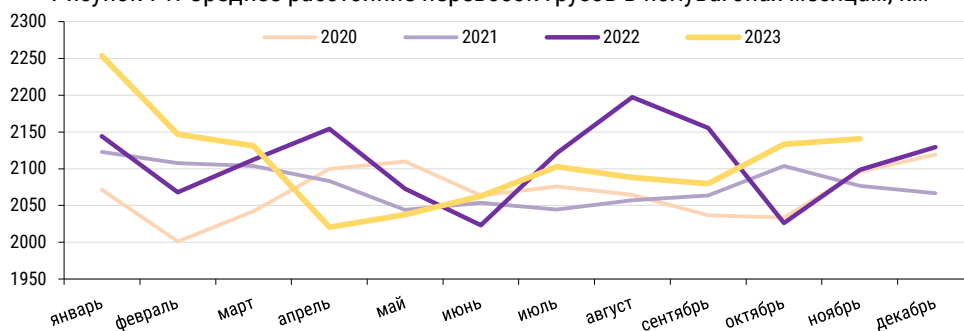


Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

В ноябре 2023 года среднее расстояние составило X км, что на X км больше, чем в аналогичном месяце 2022 года.



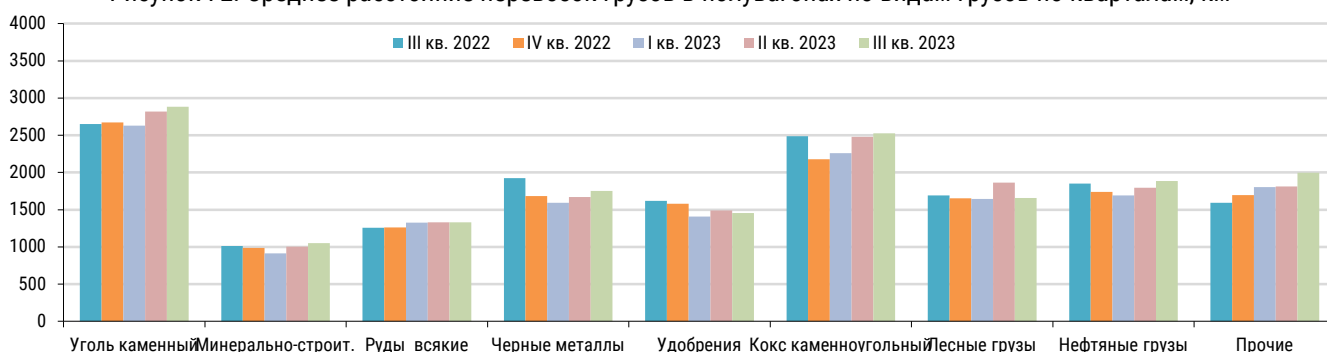
Рисунок 71. Среднее расстояние перевозок грузов в полувагонах месяцам, км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Изменение среднего расстояния связано с переориентацией экспортных грузопотоков и ростом перевозок строительных материалов с короткими маршрутами.

Рисунок 72. Среднее расстояние перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по кварталам, км

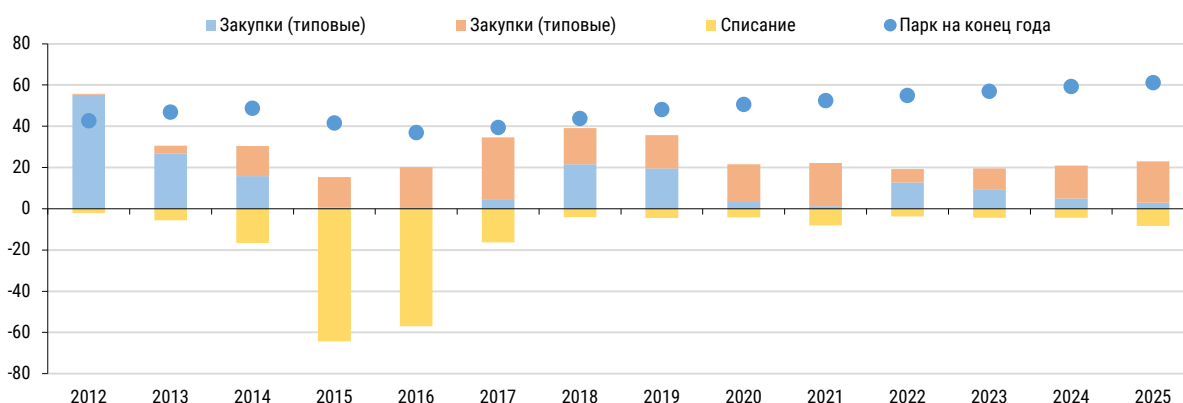


Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Прогноз спроса и предложения, закупок и списания

По состоянию на 01.10.2023 г. парк полувагонов насчитывал X тыс. ед., средний возраст которых превышает X лет. В том числе X тыс. обладают повышенной осевой нагрузкой – это X % парка. За 9 месяцев 2023 года российскими собственниками было закуплено X тыс. новых полувагонов, X % из которых инновационные, а списано – X тыс.

Рисунок 73. Закупки, списание и парк полувагонов и прогноз, тыс. ед.



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ "РЖД", прогноз INFOLine (списание в 2022 г. с учетом заблокированных на Украине вагонов)

С 2022 г. оборот вагона замедляется (в том числе в связи с растущим объемом строительных и ремонтных работ на железнодорожной инфраструктуре), в связи с чем объем задействованного парка растет. В июле и августе 2023 г. задействованный парк типовых полувагонов вырос на фоне увеличения перевозок и грузооборота, а также замедления оборота приблизился к рекордным значениям ноября 2019 г.

Рисунок 74. Прогноз баланса парка полувагонов, тыс. ед.



Источник: расчеты iNFOLine по данным ГВЦ "РЖД", прогноз iNFOLine

Среднее задействование полувагонов российских собственников продолжает расти: так, за ноябрь 2023 года задействованный парк вырос на 3,7% до 584,1 тыс. ед., а к октябрю 2023 года сократилось на 0,4%. За январь-ноябрь 2023 года задействование полувагонов в перевозках увеличилось на 4% до 572,9 тыс.

По грузообороту в полувагонах в 2023 г. прогнозируется снижение на 0,9% до 1631 млрд т-км, объем перевозок – на 1,3% до 780,1 млн т. Прогноз грузооборота на 2024 г. составляет 1677,6 млрд т-км – увеличение на 2,9%, объем перевозок – 785,5 млн т (увеличение на 0,7%). В среднесрочной перспективе, как минимум до 2025 года, ограничивающим фактором для роста перевозок и грузооборота в полувагонах также будет являться сохранение узких мест на Восточном полигоне, где одновременно ведутся масштабные строительные и ремонтные работы и увеличивается перевозка альтернативных углю грузов.

Ключевыми проблемами являются снижение эффективности управления вагонопотоками, сохранение узких мест на инфраструктуре (особенно на Восточном полигоне и на полигонах Юга России, где эффект от прекращения авиаперевозок и перегруженности экспортных портов и терминалов), а также эффекты от запуска ОАО "РЖД" новой автоматизированной системы – динамической модели загрузки инфраструктуры.

С 2025 года в условиях восстановительного роста перевозок и грузооборота, по мере расшивки узких мест на сети, списания типового парка и его замещения инновационными вагонами показатели эффективности использования парка (перевозки и грузооборота на вагон) будут улучшаться, что позволит обеспечить растущую грузовую базу подвижным составом с показателями эффективности близкими к 2017-2019 гг., когда эксплуатационная работа на сети осуществлялась более эффективно.

Рисунок 75. Динамика и прогноз перевозок и грузооборота в полувагонах



В 2024 году за счет выстраивания грузоотправителями логистики и поиска новых рынков сбыта, погрузка каменного угля (+2,2%) увеличится за счет экспортных поставок (+3,9%), преимущественно в Восточном (+4,5%) и Южном (+8,5%) направлениях. Экспорт угля через Северо-Запад (+0,3%) и поставки на внутренний рынок (+0,2%) сохранятся на уровне 2023 года.

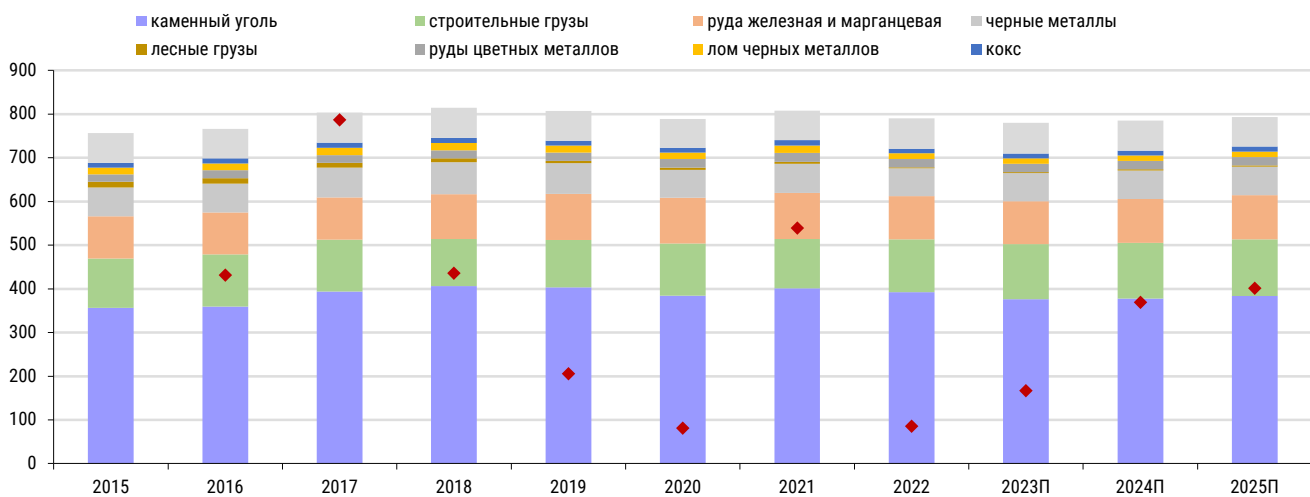


продукции ООО «УК «Металлоинвест» через погранпереходы Дальнего Востока.

Увеличение погрузки черных металлов (+2,4%) прогнозируется за счет роста экспорта (+6,4%), преимущественно на Восток (+27,2%), а также в Южном направлении (+2,8%) в условиях сохранения тенденции к росту отправок в дружественные страны, прежде всего в СНГ в рамках выстраивания новых логистических схем сбыта. Экспорт черных металлов через Северо-Запад (+3,4%) и поставки на внутренний рынок (+0,4%) сохранятся практически на ожидаемом уровне 2023 года.

Прогноз перевозок в полувагонах представлен ниже.

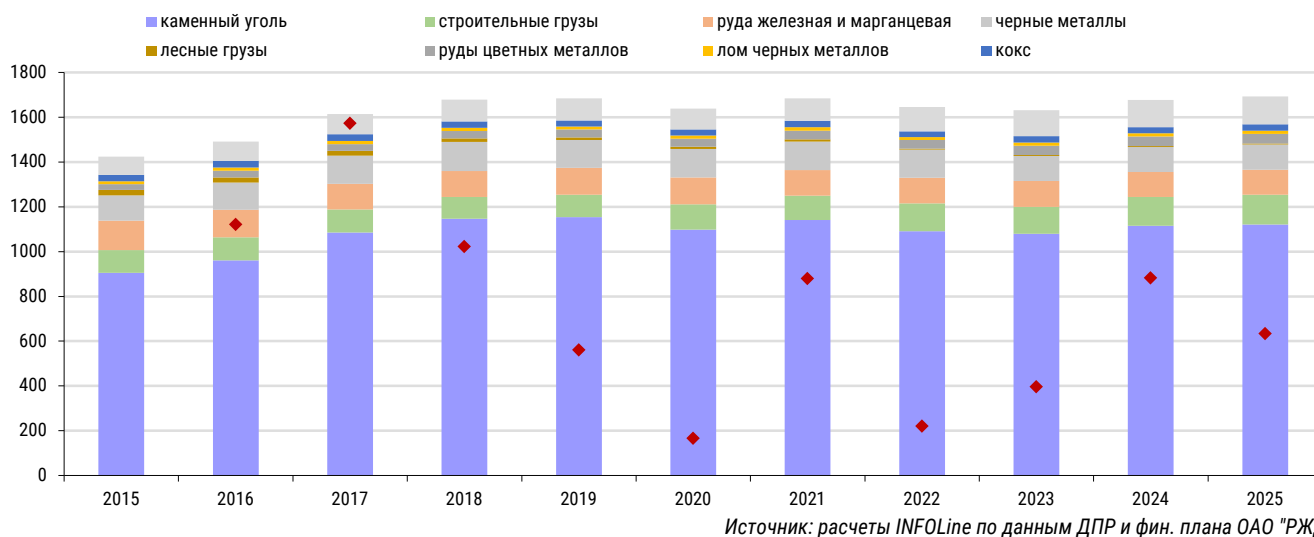
Рисунок 76. Динамика перевозок в полувагонах по видам грузов и прогноз, млн т



Источник: расчеты INFOLine по данным ДПР и фин. плана ОАО "РЖД"

Прогноз грузооборота в полувагонах представлен ниже.

Рисунок 77. Динамика грузооборота в полувагонах по видам грузов и прогноз, млрд т-км.

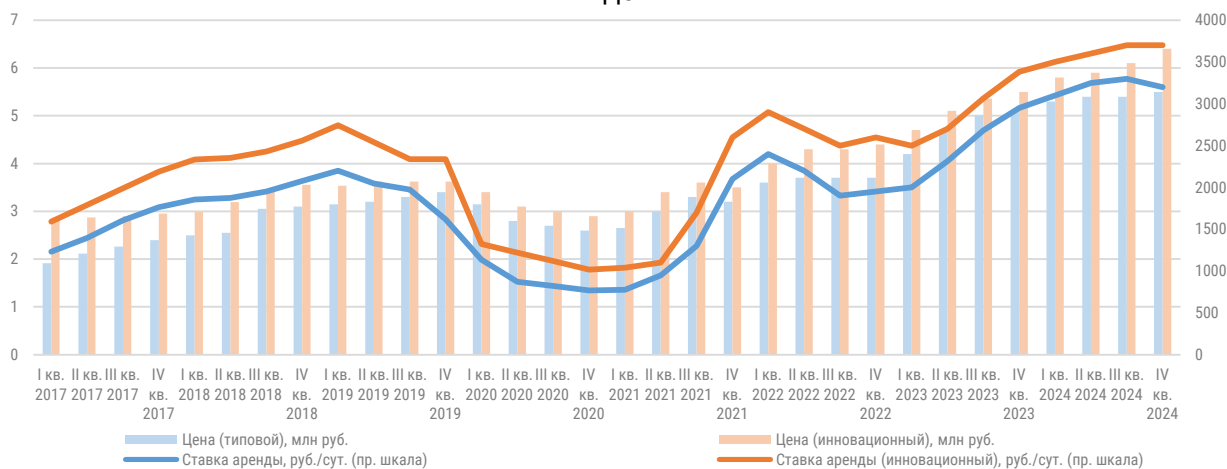


Источник: расчеты INFOLine по данным ДПР и фин. плана ОАО "РЖД"

Прогноз цен и арендных ставок

В октябре 2023 года рост ставок продолжился и по новым долгосрочным контрактам ставки предложения выросли до 2900-3000 руб. без НДС, а на споте – до 3300-3500 руб. без НДС. Поддержку росту ставок в 2023 г. обеспечивает беспрецедентный рост цен на новые полувагоны

Рисунок 78. Ставки фактических сделок на рынке аренды и преysкурантные цены на новые полувагоны без НДС



Источник: данные и оценки INFOLine

В начале 2023 года цены на новые грузовые вагоны резко выросли в связи с полным задействованием мощностей производителей, так у большинства вагоностроителей мощности законтрактованы как минимум на I пол. 2024 года, а также повышением цен на комплектующие. На фоне резкого роста цен на вагоны и снижения маржинальности оперирования после повышения ключевой ставки ЦБ некоторые операторы приостанавливают закупку парка.

Демонстрационная версия. В разделе представлено состояние и прогноз рынка по полувагонам, крытым вагонам, нефтеналивным цистернам, хопперам-минераловозам, хопперам-цементовозам, хопперам-зерновозам, фитинговым платформам, лесовозным платформам, универсальным платформам по итогам 9 мес. 2023 г.



Раздел V. Рейтинг операторов подвижного состава и оперлизинговых компаний INFOLine Rail Russia TOP

5.1 Ранговый рейтинг операторов

Основной целью рейтинга INFOLine Rail Russia Top является выявление и анализ тенденций на рынке оперирования подвижным составом, определение позиций и описание ведущих игроков. Помимо рейтингов по величине парка, операторы проранжированы по объемам грузоперевозок, а также по выручке. **Рейтинг операторов** сформирован по ранговому принципу, в нем учитывалось место по парку в собственности⁴ (с учетом финансового лизинга) и управлении⁵, перевозкам грузов и валовой выручке (рейтинг по выручке формируется по итогам полного года). Итоговое место в Рейтинге зависит от суммы рангов и тем выше, чем меньше их сумма.

Таблица 4. Ранговый рейтинг ТОП-30 операторов подвижного состава по итогам 9 месяцев 2023 года⁶

Название компании	Собственность ⁷		Управление		Перевозки		Выручка ⁸		Средний ранг		Место	
	2022	9 мес. 2023	2022	9 мес. 2023	2022	9 мес. 2023	2022	9 мес. 2023	2022	9 мес. 2023	2022	9 мес. 2023
Первая грузовая компания, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Федеральная грузовая компания, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Нефтетранссервис, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Деметра-Холдинг (Ранее РТК, ГК)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
НТК, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

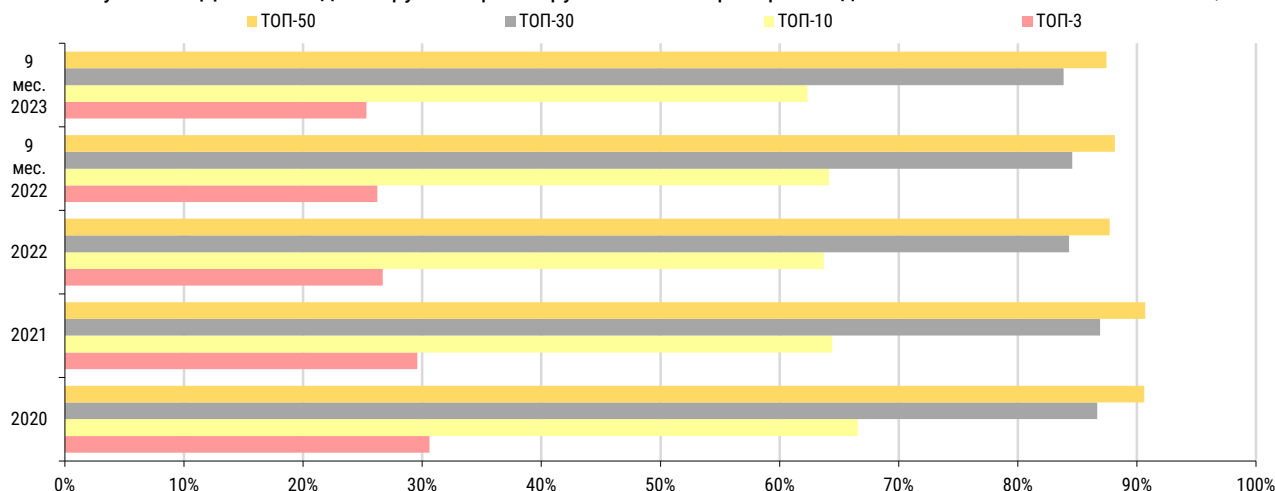
Источник: INFOLine

Демонстрационная версия. В разделе представлен ранговый рейтинг ТОП-30 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по итогам 9 мес. 2022 г.

5.5 Рейтинг операторов по грузообороту

На долю ТОП-30 операторов в январе-сентябре 2023 года пришлось 83,8% грузооборота железнодорожного транспорта, что на X п.п. меньше, чем за январь-сентябрь 2022 года, причем доля ТОП-10 сократилась на X п.п. до X %, а доля ТОП-3 – на X п.п. до X%.

Рисунок 79. Динамика доли грузооборота крупнейших операторов подвижного состава в 2020-2023 гг., %



Источник: INFOLine

⁴ Сумма собственного парка грузовых вагонов, который находится на балансе компании, в том числе на условиях финансового лизинга (может быть передан в управление сторонним компаниям)

⁵ Сумма собственного парка грузовых вагонов (включая парк грузовых вагонов в финансовом лизинге) и арендованного парка грузовых вагонов, без учета собственного парка грузовых вагонов, сдаваемого в аренду другим компаниям.

⁶ Данные рейтинга могут измениться к финальной версии исследования

⁷ С учетом финансового лизинга

⁸ Грузовладельцы ("Уралкалий", "Апатит", УГМК, Роснефть) не включаются в рейтинг по выручке, так как нет возможности выделить выручку, связанную с перевозками. Компании "Трансойл", "Деметра" и "Первый промышленный оператор" не раскрыли финансовые показатели.

Наиболее динамичный рост грузооборота продемонстрировали: "РН-транс" (на 34,7%) и "Апатит" (на 48,1%). В таблице приведен рейтинг операторов по грузообороту в 2019-2023 гг.

Таблица 5. Рейтинг операторов по величине грузооборота в 2019-2023 гг., млрд т-км

Оператор ⁹	2019	2020	2021	2022	9 мес. 2022	9 мес. 2023	Динамика 9 мес. 2023 г. к 9 мес. 2022 г., % ¹⁰	Место		Динамика мест
								9 мес. 2022	9 мес. 2023	
Первая грузовая компания, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	→ 0
Федеральная грузовая компания, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	→ 0
Нефтетранссервис, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	→ 0
Деметра-Холдинг (Ранее РТК, ГК)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	→ 0
НТК, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	→ 0

Источник: данные компаний, расчеты и оценки (*) INFOLine

По отношению грузооборота к парку в управлении лидерами остались "НТК", "Модум-Транс", "Уголь-транс", "ТалТЭК Транс", ГК "Новотранс". Парк этих компаний состоит в основном из полувагонов, а основная номенклатура – уголь. Первое место после продажи зерновозов и крытых вагонов заняло FESCO, которое теперь управляет только фитинговыми платформами и специализируется на маршрутных контейнерных перевозках, в том числе транзитных, для которых характерна высокая скорость движения.

Таблица 6. Рейтинг операторов по отношению грузооборота к парку в управлении в 2019-2023 гг., млн т-км на вагон за период

Оператор	2020	2021	2022	9 мес. 2022	9 мес. 2023	Динамика 9 мес. 2023 г. к 9 мес. 2022 г., % ¹¹	Место ¹²		Динамика мест
							9 мес. 2022	9 мес. 2023	
Первая грузовая компания, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	↑ 2
Федеральная грузовая компания, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	→ 0
Нефтетранссервис, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	↓ 3
Деметра-Холдинг (Ранее РТК, ГК)	X	X	X	X	X	X	X	X	→ 0

Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг ТОП-30 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по парку в управлении, парку в собственности, объему перевозок, грузообороту по итогам 9 мес. 2023 г. и выручке по итогам 2022 года.

5.7 Рейтинг лизинговых компаний на рынке операционного лизинга

На рынке операционного лизинга основными игроками являются "Трансфин-М" и "Вектор Рейл", "ГТЛК" и "ВТБ Лизинг". За 2022 год "ВТБ Лизинг" передал клиентам в финансовый лизинг и операционную аренду более X тыс. вагонов (X% – хопперы, X % – полувагоны, X % – платформы).

Таблица 7. Рейтинг крупнейших лизинговых компаний по объему парка, переданного в операционный лизинг, на конец периода¹³

Наименование компании	2018	2019	2020	2021	2022	I пол. 2023	Место	
							2022	I пол. 2023
Трансфин-М, ПАО (с учетом парка, переданного в аренду аффилированной компании "Атлант")	X	X	X	X	X	X	X	X
ГК ГТЛК (АО "ГТЛК" и ООО "ГТЛК-1520")	X	X	X	X	X	X	X	X
Vector Rail Management (Brunswick Rail)	X	X	X	X	X	X	X	X
ВТБ Лизинг, АО	X	X	X	X	X	X	X	X
СГ-транс, АО	X	X	X	X	X	X	X	X

Источник: данные компаний, (*) оценки INFOLine

Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг крупнейших оперлизинговых компаний по итогам 2022 г. и I пол. 2023 г.

⁹ Сортировка компаний в таблице осуществлена в соответствии с их ранговым рейтингом по итогам I квартала 2023 года (раздел 1.1.).

¹⁰ Данные округлены до одного знака после запятой

¹¹ Данные округлены до одного знака после запятой

¹² Места приводится среди представленных в таблице крупнейших операторов

¹³ Обновление рейтинга оперлизинговых компаний осуществляется один раз в полугодие



Раздел VI. Бизнес-справки по крупнейшим операторам рынка железнодорожных перевозок в России

"Евросиб СПб-транспортные системы", АО

Место в общем ранговом рейтинге INFOLine Rail Russia TOP в 2022 г.	Позиция № 18	↓ 1
Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по величине парка в управлении в 2022 г.	Позиция № 20	↓ 1
Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по величине парка в собственности в 2022 г.	Позиция № 18	→ 0
Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по объему перевозок грузов в 2022 г.	Позиция № 20	↓ 1
Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по валовой выручке в 2022 г.	Позиция № 17	↑ 1

Логотип	Объем перевозок грузов в 2022 г., млн тонн	Динамика перевозок грузов в 2022 г. к 2021 г., %	Объем перевозок грузов на 1 вагон в управлении в 2022 г., тонн на вагон в год
	X	-X%	X
	Валовая выручка в 2022 г., млрд руб.	Динамика валовой выручки в 2022 г. к 2021 г., %	Выручка на 1 вагон в управлении в 2022 г., тыс. руб. в день
	X	-X%	X
	Количество вагонов в управлении на 1.1.2023, ед.	Изменение количества вагонов в управлении в 2022 г. к 2021 г., ед.	Динамика количества вагонов в управлении в 2022 г. к 2021 г., %
	X	-X	-X%
	Количество вагонов в собственности на 1.1.2023, ед.	Изменение количества вагонов в собственности в 2022 г. к 2021 г., ед.	Динамика количества вагонов в собственности в 2022 г. к 2021 г., %
	X	-X	-X%

Адрес: 197046, Санкт-Петербург, ул. Мичуринская, д. 4 Телефоны: +7(812)3268111, +7(812)3268116 Факс: +7(812)3268110 E-Mail: transport@eurosib.biz Web: www.eurosib.biz
Руководитель: Никитин Дмитрий Николаевич, президент АО "Евросиб-транспортные системы"

Краткое описание бизнеса

"Евросиб СПб-транспортные системы" входит в ГК "Евросиб", с 1992 года объединяющей бизнесы в области железнодорожного транспорта, инфраструктуры, логистики и сервиса. Центральный офис компании находится в Санкт-Петербурге. "Евросиб СПб-ТС" оказывает услуги железнодорожного оператора, предлагая комплексное транспортное обслуживание промышленных предприятий, включая услуги мультимодальной логистики, железнодорожных перевозок, терминальных операций. Компания имеет 9 региональных представительств. Бенефициаром ГК является Дмитрий Николаевич Никитин.

Транспортно-логистический центр "Евросиб-Терминал-Новосибирск" входит в Восточную транспортно-логистическую зону Новосибирского транспортного узла. Общая площадь контейнерной площадки – 5,7 га, складских помещений – 10 тыс. кв. м. В январе 2020 года АО "Евросиб СПб-ТС" представило проект развития контейнерного терминала "Евросиб-Терминал-Новосибирск", который предполагает продление железнодорожных путей, увеличение емкости контейнерной площадки до 9,5 тыс. TEU и внедрение крановой технологии. В 2020 году построена дополнительная контейнерная площадка 6 Га, которая позволила

увеличить емкость единовременного хранения контейнеров до 7.5 тыс. TEU. Планируется, что к 2026 году годовой объем переработки контейнеров на терминале составит 250 тыс. TEU.

В августе 2019 года АО "Евросиб СПб-ТС", АО "ГЛОНАСС" и ОАО "Позитрон" подписали трехстороннее соглашение о партнерстве с целью создания системы сквозного контроля климатических условий транспортировки скоропортящихся грузов. В январе 2020 года ЗАО "Евросиб СПб-ТС" получило патент на энергоустановку для крупнотоннажных рефрижераторных контейнеров при перевозке железнодорожным транспортом. Установка оснащена системами мониторинга удаленного управления, сотовой и спутниковой системами связи, системой геопозиции, а также дает возможность обеспечивать электроэнергией 24 рефконтейнера на протяжении 30 суток и более. В апреле 2020 года "Евросиб СПб-транспортные системы" запустило в работу систему для прогнозирования движения и эффективного использования вагонов E-SmartROUTE. В декабре 2020 года АО "Евросиб СПб – Транспортные системы" получило патент на производство модернизированного рефрижераторного контейнера.

Компания располагает 3 собственными локомотивами, а также эксплуатирует терминально-логистический комплекс в Новосибирске и железнодорожный терминал в Орехово-Зуево М.О.

Динамика парка подвижного состава

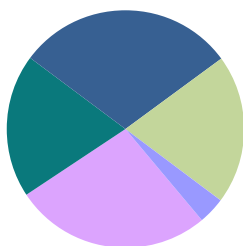
По итогам 2022 г. парк "Евросиб СПб-ТС" в управлении сократился на X ед. и составил X тыс. ед., парк в собственности и финансовом лизинге сократился на X ед. до 10 тыс. ед. За 9 месяцев 2023 года парк "Евросиб СПб-транспортные системы" в управлении увеличился на X ед. до X тыс. ед., а в собственности и финансовом лизинге – сократился на X ед. до X тыс. ед.

Рисунок 80. Динамика парка подвижного состава в управлении и собственности (с учетом финансового лизинга) компании, тыс. ед.



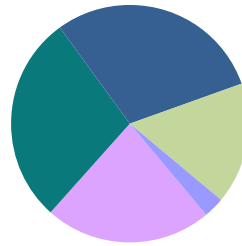
В 2024 г. компания планирует взять в аренду до X тыс. фитинговых платформ.

Рисунок 81. Структура парка в собственности компании на 1.10.2023, %



Источник: данные компании

Рисунок 82. Структура парка в управлении компании на 1.10.2023, %



Источник: данные компании

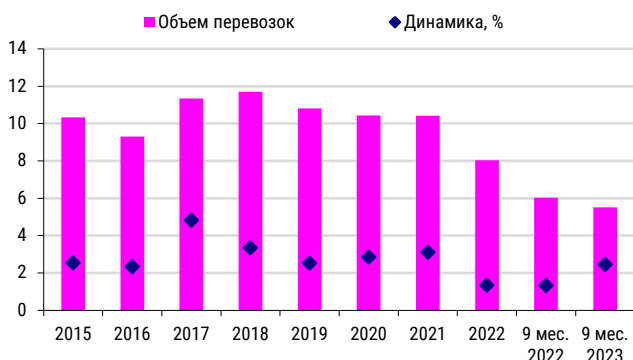


Динамика перевозок грузов

За 2022 год грузооборот компании сократился на X % до X млрд т-км, а объем перевозок – на X % до X млн т. Контейнерные перевозки АО "Евросиб СПб-ТС" за 2022 год сократились на X % и составили 1 X тыс. TEU.

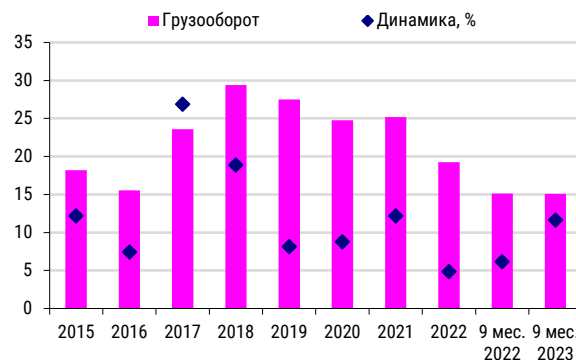
За 9 месяцев 2023 года грузооборот сократился на X % до X млрд т-км, а объем перевозок сократился на X% до X млн т. Контейнерные перевозки АО "Евросиб СПб-ТС" за 9 месяцев 2023 г. увеличилась на X % и составили X тыс. TEU. За III квартал 2023 года грузооборот сократился на X% до X млрд т-км, а объем перевозок сократился на X % до X млн т.

Рисунок 83. Динамика объема грузовых перевозок АО "Евросиб СПб-ТС" в 2015-2023 гг., млн тонн



Источник: данные компании

Рисунок 84. Динамика грузооборота АО "Евросиб СПб-ТС" в 2015-2023 гг., млрд т-км



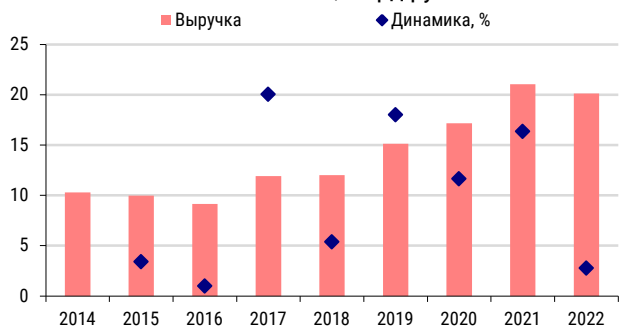
Источник: данные компании

С учетом привлеченных вагонов за 2022 год объем перевозок составил X млн т., а грузооборот X млрд т-км.

Финансовые показатели

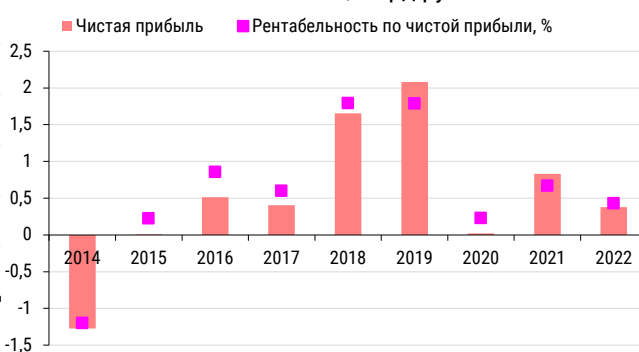
За 2022 год выручка компании упала на X% до 20,12 млрд руб., а чистая прибыль – на X% до X млрд руб. Рентабельность по чистой прибыли составила X%.

Рисунок 85. Динамика выручки компании в 2014-2022 гг., млрд руб.



Источник: данные компании

Рисунок 86. Динамика чистой прибыли компании в 2014-2022 гг., млрд руб.



Источник: данные отчетности по РСБУ

Демонстрационная версия. В разделе представлена динамика показателей железнодорожного парка, объема грузоперевозок, грузооборота и выручки у крупнейших железнодорожных операторов по итогам 9 месяцев 2023 года

Перечень продуктов INFOLine по железнодорожному транспорту и рынкам подвижного состава

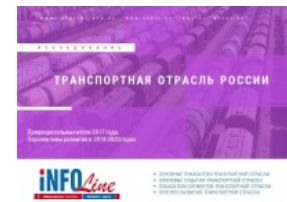
Агентство INFOLine является независимой компанией и работает на рынке отраслевых исследований России с 2001 года. Исследования **транспортной и железнодорожной отрасли России** агентства INFOLine являются лучшими на рынке, что признано многочисленными клиентами и партнерами.

В условиях нестабильной экономической ситуации и изменений условий государственного регулирования на рынке возрастает потребность в актуальной информации. При этом в связи с малым количеством публичных компаний и высоким уровнем закрытости большинства игроков, в транспортной отрасли отсутствует единая система координат по оценке операционных и финансовых показателей, показателей технологической и финансовой эффективности.

Направление 1. Готовые исследования

"Транспортная отрасль России 2023 года"

Основные показатели транспортной отрасли: анализ состояния и перспектив развития транспортной отрасли в целом и по видам транспорта (железнодорожный, водный, автомобильный, воздушный); обзор тенденций развития транспортной отрасли посредством описания важнейших событий; составление рейтинга железнодорожных компаний по объему перевозок и парку в управлении, рейтинга портов по грузообороту, рейтинга авиакомпаний по перевозкам грузов и пассажиров; анализ изменений законодательства, тенденций государственного регулирования транспортной отрасли; выявление и описание крупнейших инвестиционных проектов в области транспорта.



Дата выхода:	Август 2023
Количество страниц:	210
Способ предоставления:	Электронный/ Печатный
Стоимость:	150 000 руб.

ВНИМАНИЕ! Исследования выпущены в формате удобной электронной презентации: которая, помимо текстового материала, содержит большое количество графического материала (рисунков, диаграмм, таблиц), а также гиперссылки на важнейшие нормативные документы и сайты компаний.

■ "Рынок грузового железнодорожного транспорта РФ. Предварительные итоги 2023 года"

Оперативная оценка состояния и перспектив развития железнодорожного транспорта России. В ходе подготовки Исследования специалисты INFOLine проанализировали ход реформирования отрасли, динамику объемов перевозок различных видов грузов, изменения парка подвижного состава, а также описание бизнеса крупнейших транспортных компаний России.

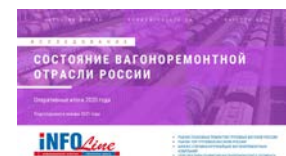
Исследование включает в себя описание **60 железнодорожных операторов России** и анализ рынков **10 видов грузового подвижного состава**. Более **400 графиков и диаграмм**.



Дата выхода:	Декабрь 2023
Количество страниц:	Более 300
Способ предоставления:	Электронный/ Печатный
Стоимость:	80 000 руб.

■ "Вагоноремонтная отрасль России "

Оперативная оценка состояния и перспектив развития вагоноремонтной отрасли России. Описание ключевых тенденций; анализ и прогноз развития рынка ремонта грузовых вагонов России (в том числе по основным видам подвижного состава); формирование рейтинга вагоноремонтных заводов России. Бизнес-справки и аналитическая таблица по вагоноремонтным предприятиям, а также карта вагоноремонтных депо России.



Дата выхода:	Апрель 2021 (обновление по запросу)
Количество страниц:	60
Способ предоставления:	Электронный/ Печатный
Стоимость:	100 000 руб.



Направление 2. Ежеквартальный обзор INFOLine Rail Russia TOP



Дата выхода:	Ежеквартально
Количество страниц:	Более 230
Способ предоставления:	Электронный/ Печатный
Цена обзора:	55 000 руб.

Основной целью обзора "INFOLine Rail Russia TOP" является анализ тенденций на рынке железнодорожного транспорта и оперирования подвижным составом, ранжирование крупнейших операторов ж/д подвижного состава по величине парков в управлении и в собственности (в том числе с учетом финансового лизинга), по объему перевозок грузов и грузообороту, финансовым показателям. В обзоре также приводится рейтинг лизинговых компаний РФ по объему парка, переданного в операционный лизинг.

В обзоре "INFOLine Rail Russia TOP" охарактеризована динамика показателей транспортного комплекса в целом и железнодорожного транспорта в частности, приведено подробное описание событий на рынке оперирования подвижным составом и железнодорожных перевозок грузов за отчетный квартал.

Обзор включает в себя описание 30 транспортных предприятий России. Более 100 графиков и диаграмм.

Направление 3. Базы собственников подвижного состава

База данных крупнейших собственников и операторов подвижного состава содержит характеристику текущего состояния и динамики развития парка подвижного состава в России по основным видам. Продукт описывает структуру рынка по компаниям-собственникам и компаниям-операторам подвижного состава, по типам вагонов, а также по возрастной структуре парка.

Наименование	Дата актуализации	Стоимость
База данных "600 крупнейших собственников и операторов подвижного состава России"	Декабрь 2023 г.	60 000 руб.
База данных "900 крупнейших собственников и операторов подвижного состава России и стран ближнего зарубежья. 2023 год"	обновление в I кв. 2024 г.	80 000 руб.

Направление 4. Тематические новости и индивидуальные мониторинги

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

Наименование	Периодичность	Стоимость
Железнодорожное машиностроение РФ и стран ближнего зарубежья	Еженедельная	5 500 руб. в месяц
Железнодорожный транспорт РФ	Ежедневно	8 800 руб. в месяц
Индивидуальный мониторинг СМИ	По согласованию	От 10 000 в месяц

Цены указаны без учёта НДС, 20% (возможно выставление счета от организации УСН с НДС, 0% по запросу)



Внимание! Вышеперечисленный набор продуктов и направлений может быть дополнен.

Кроме инициативных готовых продуктов INFOLine позволяет клиентам получить комплекс индивидуальных информационных услуг для решения конкретных задач, возникающих в процессе деятельности компании. Это заказные исследования, составление баз данных, ассортиментно-ценовые мониторинги, индивидуальные мониторинги по запросу клиентов и др.

Всегда рады вам помочь! Получить демоверсии и презентации исследований, а также задать вопросы вы можете, обратившись к нашим менеджерам по телефонам:

**+7 (812) 322 68 48, +7 (495) 772 76 40
или по почте: transport@infoline.spb.ru**