

В 2007 году аналитические продукты информационного агентства "INFOLine" были по достоинству оценены ведущими европейскими компаниями. Агентство "INFOLine" было принято в единую ассоциацию консалтинговых и маркетинговых агентств мира "ESOMAR". В соответствии с правилами ассоциации все продукты агентства "INFOLine" сертифицируются по общеевропейским стандартам, что гарантирует нашим клиентам получение качественного продукта и постпродажного обслуживания посредством проведения дополнительных консультаций по запросу заказчиков.



Периодический обзор

INFOLine Rail Russia TOP

Итоги 9 месяцев 2014

Демонстрационная версия

- 
- Рейтинги операторов подвижного состава по количеству парка в управлении, величине парка в собственности с учетом финансового лизинга, объему грузоперевозок и выручке от оперирования подвижным составом по итогам 9 месяцев 2014 года
 - Основные макроэкономические показатели транспортной отрасли России
 - Основные макроэкономические показатели железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного транспорта России
 - Важнейшие события на рынке железнодорожного транспорта России
 - Новости и итоги деятельности компаний-операторов и собственников подвижного состава

Об Обзоре INFOLine Rail Russia TOP.....	4
Раздел I. Рейтинг операторов подвижного состава	6
1.1 Ранговый рейтинг операторов подвижного состава	6
1.2 Рейтинг операторов подвижного состава по количеству вагонов в управлении	8
1.3 Рейтинг операторов подвижного состава по величине парка в собственности.....	11
1.4 Рейтинг операторов подвижного состава по объему грузовых перевозок	15
1.5 Рейтинг операторов по грузообороту	19
1.6 Рейтинг операторов по выручке от железнодорожных перевозок и предоставления парка в аренду	21
Раздел II. Макроэкономические показатели развития транспорта в России	26
2.1 Состояние и основные показатели транспортного комплекса России	26
2.2 Состояние и показатели железнодорожного транспорта России	31
Основные показатели железнодорожного транспорта	31
Анализ скорости и надежности доставки грузов железнодорожным транспортом	46
Состояние парка железнодорожного подвижного состава.....	54
Основные события на рынке железнодорожных перевозок.....	61
2.3 Показатели развития водного транспорта России.....	69
Основные показатели развития морского транспорта	69
Основные показатели развития внутреннего водного транспорта	72
Основные события на рынке перевозок грузов водным транспортом	73
2.4 Показатели развития автомобильного транспорта.....	83
Основные показатели развития автомобильного транспорта	83
Основные события на рынке перевозок грузов автомобильным транспортом	84
2.5 Показатели развития воздушного транспорта	89
Основные показатели развития воздушного транспорта.....	89
Основные события на рынке перевозок воздушным транспортом.....	90
Раздел III. Основные события операторов рынка железнодорожных перевозок в России.....	103
3.1 Основные события "Российские железные дороги", ОАО.....	104
"РЖД", ОАО	104
3.2 Основные события дочерних и зависимых обществ ОАО "Российские железные дороги".....	112
"Объединенная транспортно-логистическая компания", АО.....	112
"Трансконтейнер", ПАО	114
"РЖД Логистика", ОАО	122
Центр фирменного транспортного обслуживания РЖД.....	126
"Федеральная грузовая компания", АО.....	128
"Рефсервис", ОАО.....	135
"РейлТрансАвто", ОАО.....	138
3.3 Основные события компаний, входящих в холдинг Universal Cargo Logistics Holding.....	141
UCL Rail (консолидированные "ПГК", ОАО и "НТК", ОАО).....	141
"Независимая Транспортная Компания", ОАО	150
3.4 Основные события холдинга "Нефтетранссервис", ЗАО.....	151
"НефтеТрансСервис", ЗАО.....	151
"Транс Интеграция", ООО (бывш. "ЕвразТранс", ООО)	156
3.5 Основные события холдинга "Globaltrans Investment", plc	157
"БалтТрансСервис", ООО.....	157
"Новая перевозочная компания", ОАО	158
"СевТехноТранс", ООО.....	158
"Ferrog trans" (бывш. "Металлоинвесттранс", ООО)	163
"Steel trans", (бывш "ММК-Транс", ООО)	165
3.6 Основные события РТК, ГК	167
"Русагротранс", ЗАО.....	170
"А-транс", ООО	172
"Грузовая компания", ООО	173
"ТрансЛес", ООО	174
3.7 Основные события "Rail Garant", ГК	175
"Трубная транспортная компания", ООО	176
"Транс Синергия", ООО	176
"Оптима ТрансАвто", ООО	176
"Спецтрансгарант", ООО	176
"Параллель", ЗАО	176
"РГ-Транс", ООО.....	176
"РейлСпецТранс", ООО.....	176
"НУТЭК", ООО	176
"Универсал ТрансСервис", ООО	176
"Рейл Гарант Казахстан", ТОО	177
3.8 Основные события "СГ-транс", ОАО (ж/д активы АФК "Система").....	181



"Финансовый альянс", ЗАО	188
3.9 Основные события холдинга ГК "Сумма"	190
Транспортная группа "FESCO"	191
"Трансгарант", Группа	192
"Русская тройка", ЗАО	196
3.10 Основные события прочих независимых операторов рынка железнодорожных перевозок	198
"Трансойл", ООО	198
"Газпромтранс", ООО	204
"ХК "Новотранс", ОАО	207
"РТ-оператор", ООО	210
"ИСР Транс", ООО (ранее "ТЭК "Евротранс", ООО)	212
"СИБУР-Транс", ЗАО	216
"Евросиб СПб-транспортные системы", ЗАО	219
"УВЗ-Логистик", ООО	222
"Спецэнерготранс", ЗАО	227
"ЗапСиб-Транссервис", ООО	230
"ТрансГрупп АС", ООО	233
"СУЭК", ОАО	236
"Мечел-транс", ООО	240
"Уралкалий", ОАО	243
"Трубная грузовая компания", ЗАО	246
"Совфракт-Совмортранс", ГК	249
"Фосагро-транс", ООО	252
"МХК "ЕвроХим", ОАО	255
"Транспортно-логистическая компания", ООО	257
"Уралхим-транс", ООО	259
"ТалТЭК Транс", ЗАО	262
"Дальневосточная транспортная группа", ОАО	264
"Кузбасстрансцемент", ООО	267
"Лукойл-Транс", ООО	269
"РН-Транс", ЗАО	271
"Акрон-транс", ЗАО	275
"Финтранс ГЛ", ООО	278
"Спецвагонтранс", ООО	280
"СибУглеМетТранс", ООО	282
3.11 Основные события операторов рынка железнодорожных перевозок, не входящих в ТОП-50	285
"Магистральнефтеоргсинтез", ЗАО	285
"Системный транспортный сервис", ООО	287
"Локотранс", ЗАО	288
"Алькон", ЗАО	290
"Транснефть-Логистика", ООО	291
"Востокнефтетранс", ОАО	294
"Аппарель", ГК	294
"Логистика1520", ООО (бывш. "Промхимтранс", ООО)	295
"ИнтерКаргоКомпани", ЗАО	297
"Дело", ГК	298
"Технотранс", ООО	299
Перечень продуктов ИА "INFOLine" по железнодорожному транспорту и рынкам подвижного состава	302

Об Обзоре INFOLine Rail Russia TOP

Основной целью обзора "INFOLine Rail Russia TOP" является анализ тенденций на рынке железнодорожного транспорта и оперирования подвижным составом, ранжирование операторов и оценка изменения их операционных и финансовых показателей, а также мониторинг событий их операционной, финансовой и инвестиционной деятельности. В обзоре "INFOLine Rail Russia TOP" охарактеризована динамика показателей транспортного комплекса в целом и железнодорожного транспорта в частности, а также приведено подробное описание событий на рынке оперирования подвижным составом и железнодорожных перевозок грузов за отчетный квартал. На фоне усиления негативных тенденций в экономике России, информация о ситуации в транспортной отрасли приобретает особую актуальность. В январе-ноябре 2014 года падение объемов погрузки грузов на сети РЖД составило 0,9% по отношению к аналогичному периоду 2013 года. Основными причинами этого стали, как общая негативная ситуация в экономике страны, обусловленная кризисом в Украине и введением зарубежных санкций в отношении российских компаний, так и переориентация грузоотправителей на другие виды транспорта (автомобильный, водный).

В ноябре 2014 года количество подвижного состава превышало 1,25 млн. вагонов, что близко к максимальной возможной нагрузке на ж/д инфраструктуру. Профицит вагонов и дефицит тягового подвижного состава и пропускных возможностей инфраструктуры усиливает проблему узких мест (нехватка станционных путей под сортировку порожняка и под простои в ожидании перевозки на станциях погрузки и выгрузки, перемещение встречных порожних однотипных вагонов через лимитирующие участки сети и т. д.) и продуцирует низкие эксплуатационные показатели ОАО "РЖД". Инструмент логистического контроля, призванный разгрузить инфраструктуру, лишь ухудшает качество транспортной услуги для грузоотправителей и операторов. Все эти факторы приводят к низкой скорости, нестабильности сроков доставки грузов, росту оборота вагона и снижению доходности оперирования парком. Во втором полугодии 2014 года доходность полувагонов составила в среднем 400-500 рублей/сутки. Ее снижение наблюдалось и по другим видам подвижного состава – так, доходность крытых вагонов упала примерно на 30%, похожая ситуация с цистернами. В связи с падением маржинальности операторского бизнеса сокращаются доходы крупнейших операторов, поэтому большинство из них закончат 2014 год с убытками. При этом в более устойчивом положении находятся компании, обеспеченные долгосрочной грузовой базой. Стремясь стабилизировать стоимость перевозок, некоторые грузовладельцы заключают долгосрочные контракты и расширяют сотрудничество с операторами: так, в ноябре 2014 года ОАО "СУЭК" передало более 6000 полувагонов в аренду ОАО "ФГК" и 1300 полувагонов - ЗАО "Нефтетранссервис". Также в октябре 2014 года стало известно, что ОАО "ХК "Новотранс" планирует передать в аренду ОАО "ФГК" парк полувагонов (около 25 тыс. единиц) вместе с грузовой базой ХК "Сибирский деловой союз", чтобы задействовать их в схеме технологического аутсорсинга. Вследствие снижения ставок аренды компании, ориентированные на сегмент операционного лизинга и аренды, всё более активно работают в сегменте оперирования подвижным составом (например "УВЗ-Логистик"), а крупнейшие лизинговые компании, работающие в сегменте финансового лизинга,

На фоне сокращения спроса и падения цен на новые грузовые вагоны, вагоностроительные компании вынужденно реализовывали продукцию аффилированным с ними операторам, лизинговым и арендным компаниям – такой стратегией в течение 2013 года придерживались ОАО "НПК "УВЗ", "Тихвинский ВСЗ", "Новокузнецкий ВСЗ" и некоторые украинские производители. В июне 2014 года "Объединенная вагонная компания" в дополнение собственной лизинговой структуры "RAIL1520" создала железнодорожного оператора "Восток1520", который будет специализироваться на развитии тяжеловесного движения с использованием инновационного подвижного состава. Кроме того, с августа 2014 года вступил в силу Технический регламент Таможенного союза РФ, Белоруссии и Казахстана, который предполагает продление срока службы вагонов в России лишь при условии их модернизации и сертификации. В связи с этим крупные операторы предпочитают списывать старые вагоны вместо их ремонта. Новые нормы и условия сертификации еще не разработаны, поэтому операторам приходится ставить старый подвижной состав в отстой. В ноябре 2014 года на сети ОАО "РЖД" простаивало в связи с непрохождением из-за отсутствия финансирования плановых ремонтов и истечением нормативного срока службы до 100 тыс. единиц. В условиях роста ставок по финансовому лизингу до 15% и выше крупнейшие собственники и операторы в 2015 году планируют сильно ограничить или вообще воздержаться от приобретения нового подвижного состава. В начале 2014 года в результате роста конкуренции между операторами, мелкие игроки вытеснялись с рынка, в то время как имеющие стабильную грузовую базу крупные операторы продемонстрировали более высокий уровень устойчивости и наращивали свою долю в общем объеме перевозок.

В феврале 2014 года ОАО "РЖД" заключило с ОАО "ФГК" договор, по которому оператор передает в управление "РЖД" 114 тыс. полувагонов по схеме "технологического аутсорсинга", а в июне 2014 года Rail Garant заключил договор с ОАО "ФГК" о передаче 10,6 тыс. полувагонов с грузовой базой в аренду ОАО "ФГК" по такой же схеме. В сентябре 2014 года ЗАО "Нефтетранссервис" объявило об изучении возможности передачи части своих полувагонов в аренду ОАО "РЖД" напрямую либо ОАО "ФГК". В октябре 2014 года генеральный директор ОАО "ПГК" Олег Букин сообщил о том, что компания рассматривает альтернативный вариант управления консолидированным подвижным составом (совместное с перевозчиком адресное управление парком, предусматривающее, что своевременная и ритмичная подача вагонов под погрузку останется в компетенции оператора). Соответствующий договор о запуске технологии управления парком порожних полувагонов может быть заключен "ПГК" с ОАО "РЖД" до конца 2014 года. При этом технологический аутсорсинг показал свои



положительные стороны в части обеспечения эксплуатационных показателей: после того, как "ФГК" заключила соглашение о технологическом аутсорсинге, улучшились эксплуатационные показатели (выросла скорость доставки грузов, сократился оборот вагона и коэффициент порожнего пробега к общему и пр.), хотя существенных изменений в доходности оперирования подвижным составом не произошло.

Обзор "INFOLine Rail Russia TOP" состоит из трех основных разделов:

- Рейтинг крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава;
- Макроэкономические показатели транспортной отрасли России;
- Основные события операторов железнодорожного подвижного состава России.

Первый раздел обзора "INFOLine Rail Russia TOP" – Рейтинг крупнейших операторов ж/д подвижного состава является ключевым разделом Обзора. ИА "INFOLine" проанализирована информация об итогах операционной деятельности 30 крупнейших операторов ж/д подвижного состава, на долю которых в 2013 году приходилось 76% общего парка подвижного состава в управлении¹, 70% – парка в собственности и около 73% перевозок грузов железнодорожным транспортом в России.

Основные параметры, по которым формировался итоговый рейтинг компаний:

- количество грузовых вагонов в собственности с учетом финансового лизинга на 1.10.2014;
- количество грузовых вагонов в собственности на 1.10.2014;
- количество грузовых вагонов в управлении на 1.10.2014;
- объем перевозки грузов в собственных и арендованных грузовых вагонах (за 2008-2013 гг. и 9 месяцев 2014 г);
- величина грузооборота (за 2010-2013 гг. и 9 месяцев 2014 года);
- объем выручки в сегменте грузовых железнодорожных перевозок (за 2010-2013 гг.)

Кроме **количественных показателей**, рассчитаны **показатели эффективности деятельности операторов**, в том числе технологические (общий объем грузов, перевезенный за год в одном вагоне и грузооборот одного вагона за год) за 2010-2013 гг. и финансовые (отношение выручки к количеству парка в управлении и к общему объему перевозок грузов).

Второй раздел Обзора "INFOLine Rail Russia TOP" включает описание и анализ ключевых тенденций в основных сегментах транспортной отрасли России – железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного. Акцент сделан на сегменте железнодорожного транспорта: охарактеризована динамика основных показателей железнодорожного транспорта в 2008-2013 гг. и 9 месяцев 2014 года (грузооборот, объем грузоперевозок, в том числе и в разбивке по видам грузов и типам вагонов, среднее расстояние перевозок грузов), проведен анализ скорости доставки грузов железнодорожным транспортом, приведена и проанализирована динамика парка подвижного состава и основных его характеристик за 2008-2013 гг. и 9 месяцев 2014 года (в том числе средний возраст, списание и закупки нового подвижного состава, структура парка по видам подвижного состава и т.д.). Кроме того, в разделе приведены события транспортной отрасли, произошедшие в июле-декабре 2014 года.

В третьем разделе Обзора "INFOLine Rail Russia TOP" приведена информация о деятельности операторов (взаимодействии с клиентами, закупках подвижного состава, инвестиционных проектах в сфере терминальной деятельности и вагоноремонта, показателях операционной и финансовой деятельности, взаимодействии с финансовыми рынками, слияниях и поглощениях, корпоративных изменениях, а также отставках и назначениях) в июле-декабре 2014 года и приведены информационные справки, которые включают в себя: контактные данные, краткое описание бизнеса, динамику перевозки грузов, динамику величины парка подвижного состава в собственности и в управлении (а также структуру парка в собственности и в управлении).

Информация об агентстве "INFOLine"

ИА "INFOLine" является независимой компанией и работает на рынке Исследований с 2001 года. Проведенные "INFOLine" в 2005-2014 гг. исследования Железнодорожной отрасли являются лучшими на рынке.



Многолетняя постоянная работа по комплексному анализу железнодорожной отрасли, сопровождаемая ежегодным выпуском инициативных продуктов и ведущего отраслевого рейтинга INFOLine Rail Russia TOP, позволяет "INFOLine" постоянно иметь в распоряжении необходимые базы данных и предлагать клиентам аналитические продукты высокого качества.

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

¹ Под парком вагонов в управлении понимается парк в собственности (с учетом финансового лизинга), оперировании и аренде компании, без учета парка, сдаваемого оператором в аренду

Раздел I. Рейтинг операторов подвижного состава

1.1 Ранговый рейтинг операторов подвижного состава

<...> **Общий рейтинг компаний-операторов России** сформирован по ранговому принципу, и в нем учитывалось место компании среди всех участников Рейтинга по показателям величины парка в собственности (с учетом финансового лизинга) и управления, перевозок грузов и выручке за 2013 год. Итоговое место в Рейтинге зависело от суммы рангов и тем выше, чем меньше сумма рангов. В случае если сумма рангов совпадала, то на более высокое место ставились компании, указавшие данные по наибольшему количеству показателей. <...>

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

Во второй половине 2014 года рынок железнодорожных перевозок продолжил развиваться в условиях сокращающейся погрузки на сети "РЖД" (за 11 мес. 2014 г. объем погрузки сократился на X% относительно аналогичного показателя 11 мес. 2013 г.) при профиците вагонного парка, что в свою очередь привело к <...>

Ранговый рейтинг ТОП-30 операторов подвижного состава по итогам 9 мес. 2014 года²

Название компании	Ранг				Средний	Место		Динамика места
	Собственность ³	Управление	Перевозки	Выручка за 2013 г. ⁴		1.1.14	1.10.14	
UCL Rail ⁵	1	1	1	1	1,0	1	1	⇒
"Федеральная грузовая компания", ОАО	2	2	2	3	2,3	2	2	⇒
"Globaltrans Investment plc" ⁶	3	4	4	4	3,8	3	3	⇒
"Нефтетранссервис", ЗАО ⁷	5	3	3	5	4,0	4	4	⇒
"РТК", ГК ⁸	4	5	6	7	5,5	6	5	↑1

Источник: ИА "INFOLine"

Демонстрационная версия. В разделе представлен ранговый рейтинг ТОП-30 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по итогам 9 месяцев 2014 года

1.2 Рейтинг операторов подвижного состава по количеству вагонов в управлении

При формировании рейтинга были выбраны 30 крупнейших операторов, парк в управлении которых превышает 6 тыс. вагонов по итогам 9 мес. 2014 года. Важно отметить, что **под управлением в данном случае понимается парк, находящийся в собственности, финансовом, операционном лизинге и аренде компании, без учета собственного парка, сданного в аренду.** <...>

По итогам 9 мес. 2014 года на долю парка в управлении ТОП-30 крупнейших операторов подвижного состава приходится около X% от общего парка подвижного состава в России. Совокупный прирост количества вагонов в управлении, приходящихся на долю ТОП-30 операторов, составил X тыс. вагонов или X% по сравнению с данными на 1.1.2014 г. <...>

² В связи с тем, что большинство операторов являются непубличными компаниями, данные по выручке приводятся только по компаниям, раскрывшим данный показатель

³ С учетом финансового лизинга

⁴ Выручка за вычетом тарифа ОАО "РЖД" за пользование инфраструктурой и локомотивами

⁵ Консолидированные активы ОАО "ПГК" и ОАО "НТК"

⁶ С учетом парка ООО "МИТ"

⁷ С учетом ООО "ЕвразТранс"

⁸ Консолидированные данные ООО "А-Транс", ООО "Грузовая компания", ЗАО "Русагротранс" и ООО "Транслес"



Рейтинг операторов подвижного состава по количеству вагонов в управлении в 2011-2014 гг., тыс. шт.⁹

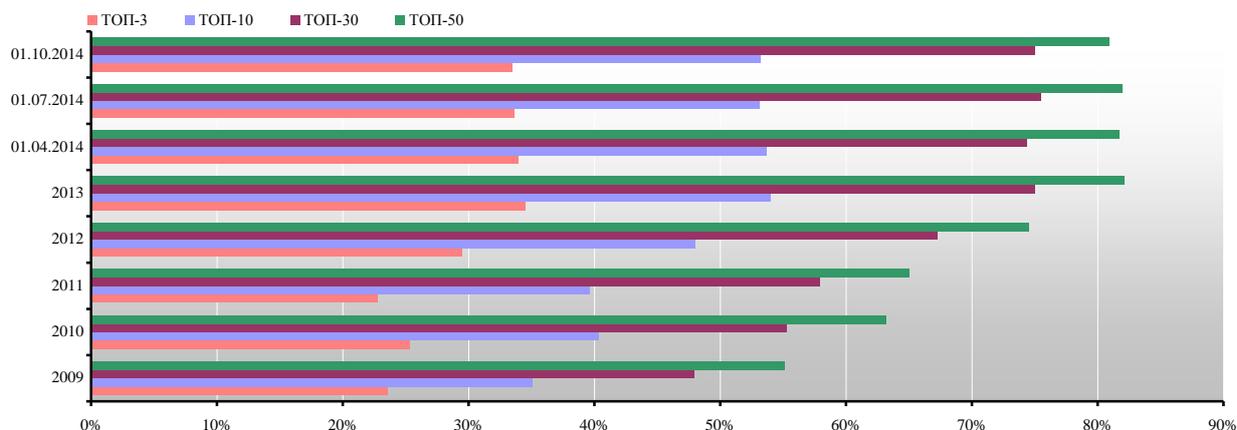
Название компании	2011	2012	2013	1.4.14	1.07.14	1.10.14	Изменение парка за 9 мес. 2014г. к 2013г., тыс. ед.	Динамика парка за 9 мес. 2014г. к 2013г.,%	Место		Динамика мест
									1.1.14	1.10.14	
UCL Rail-"ПГК", ОАО ¹⁰	166,7	195,0	200,5						1	1	⇒
UCL Rail-"НТК", ОАО	28,3	0	0								
"Федеральная грузовая компания", ОАО	40,7	92,4	161,8								⇒
"Globaltrans Investment plc" ¹¹	40,5	52,7	55,4								⇒
"Нефтетранссервис", ЗАО ¹²	59,6	64,1	59,0								⇒
"РТК", ГК ¹³	31,7	47,2	48,7								⇒

Источник: ИА "INFOLine"

На протяжении 9 мес. 2014 г. операторы работали в условиях продолжающегося сокращения погрузки и падения доходности от оперирования, что привело к сокращению парка в управлении многих крупных операторов. В то же время, девальвация рубля и увеличение количества отставленных в связи с истечением срока службы и невозможностью профинансировать капитальные и текущие ремонты вагонов сформировали в IV кв. 2014 г. предпосылки к росту арендных ставок в сегменте полувагонов и нефтеналивных цистерн. В данных условиях угольный холдинг "СУЭК" – один из крупнейших грузовладельцев, передал в субаренду ОАО "ФГК" около X тыс. полувагонов и еще около X тыс. полувагонов - ЗАО "Нефтетранссервис". <...>

На диаграмме представлена динамика доли рынка операторов подвижного состава, входящих в ТОП-50 на протяжении 2009-2014 гг.¹⁴.

Динамика доли рынка крупнейших операторов подвижного состава в управлении в 2009-2014 гг., %



Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг ТОП-30 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по величине парка в управлении по итогам 9 месяцев 2014 года

⁹ Ряд компаний были консолидированы (так, ООО "Независимая транспортная компания" и ОАО "ПГК" представлены показателями холдинга UCL Rail, ООО "Металлоинвесттранс" (в июле 2012 года переименовано в ООО "Ферротранс") и ООО "ММК-Транс" (с апреля 2013 года – ООО "Стилтранс") были приобретены Globaltrans, а ООО "ЕвразТранс" – ЗАО "Нефтетранссервис"), так что данные компании не представлены в Рейтингах. При этом показатели Globaltrans, ЗАО "Нефтетранссервис" и UCL Rail с 2012 года представлены с учетом консолидированных активов. ООО "Транслес" вошел в состав холдинга ГК "РТК", так что с IV кв. 2013 года ООО "Транслес" не представлен в Рейтинге операторов, а его данные учитываются в ГК "РТК".

¹⁰ С 2012 года приведены консолидированные данные ОАО "ПГК" и ООО "НТК" (за 2011г. приведен парк ОАО "ПГК" с учетом полувагонов, сдаваемых в аренду ОАО "РЖД")

¹¹ С учетом ООО "Ферротранс" и ООО "Стилтранс"

¹² С учетом ООО "Транс Интеграция"

¹³ В 2011г. – данные ЗАО "Русагротранс", за 2012-2013 гг. – по форме данные ООО "А-Транс", ООО "Грузовая компания" и ЗАО "Русагротранс". С учетом ООО "Транслес", которое приобретено в ноябре 2013 года. С 2014 г. консолидированные данные ООО "А-Транс", ООО "Грузовая компания", ЗАО "Русагротранс", ООО "Транслес"

¹⁴ Данные за 2009-2014 гг. приводятся по тем же самым компаниям, которые входят в ТОП-3, ТОП-10, ТОП-30 и ТОП-50 на 1.04.2014гг.

1.4 Рейтинг операторов подвижного состава по объему грузоперевозок

На долю 30 крупнейших операторов подвижного состава приходится более **X%** перевозок. Сокращение погрузки на сети "РЖД" продолжалось на протяжении января-ноября 2014 года, что привело к ужесточению конкуренции между операторами и сказалось на сокращении объема перевозок ряда крупных компаний. Так, холдинг UCL Rail за 9 мес. 2014 г. перевез около **X** млн. тонн грузов, что на **X%** меньше, чем за 9 мес. 2013 г. Снижение объема перевозок произошло вследствие <...>

Рейтинг операторов по объему грузоперевозок в 2011-2014 гг., млн. тонн

Название компании	2011	2012	2013	9 мес. 2013	9 мес. 2014	Динамика за 9 мес. 2014г. к 9 мес. 2013г.,%	Место		Динамика мест
							1.1.14	1.10.14	
UCL Rail ¹⁵	345,7	244,9					1	1	
UCL Rail-"ПГК", ОАО ¹⁶	284,4	194,8	243,2						⇒
UCL Rail-"НТК", ОАО ¹⁷	61,3	50,1 ¹⁸							
"Федеральная грузовая компания", ОАО (включая парк ВСП)	27,4	195,5	182,0						⇒
"Федеральная грузовая компания", ОАО	27,4	54,8	149,6						⇒
ЦФТО "РЖД" (парк ВСП ¹⁹)	0	140,7	32,4						
"Globaltrans Investment plc" ²⁰	68,4	74,3	86,0						⇒
"Globaltrans Investment plc" с привлеченными вагонами ²¹	69,6	83,9	102,4						⇒
"Нефтетранссервис", ЗАО ²²	72,9	79,6	95,8						⇒

Источник: ИА "INFOLine"

За 9 мес. 2014 г. ОАО "ФГК" увеличило объем перевозок более чем на **X%** относительно аналогичного периода 2013 г. При этом благодаря работе с ОАО "РЖД" по схеме технологического аутсорсинга, ОАО "ФГК" обеспечило себе важное конкурентное преимущество – в частности, у оператора сократились оборот вагона и коэффициент порожнего пробега (на **X%** до **X**), а также почти на **X%** выросла производительность вагона. Благодаря этому, в IV кв. 2014 г. ОАО "ФГК" удалось заключить контракт с угольным холдингом "СУЭК", согласно которому ОАО "ФГК", помимо аренды около **X** тыс. полувагонов будет перевозить порядка **X** млн. тонн грузов "СУЭК"<...>

По-прежнему в более устойчивом положении находятся операторы, получившие грузовую базу в рамках проведения сделок по консолидации кэптивных операторов холдингов-грузовладельцев. Так, по оценке INFOLine, за 9 мес. 2014 г. объем перевозок группы Globaltrans вырос на **X** % относительно 9 мес. 2013 г. причем сократился объем перевозок грузов в привлеченных вагонах. <...>

Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг ТОП-30 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по объему грузоперевозок по итогам 9 месяцев 2014 года

1.5 Рейтинг операторов по грузообороту

На долю ТОП-30 крупнейших компаний, представленных в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP, за 9 месяцев года приходилось около **X%** грузооборота железнодорожного транспорта в стране. Показатель грузооборота лучше позволяет

¹⁵ Приведены перевозки собственными и арендованными вагонами (без учета перевозок в привлеченных вагонах) ОАО "ПГК" и ООО "НТК" по проформе.

¹⁶ Данные за 2011 гг. приведены по перевозкам в собственных и арендованных вагонах (в том числе и сдаваемых в аренду ОАО "РЖД")

¹⁷ Перевозки собственным и арендованным парком.

¹⁸ Т.к. с 1.10.2012 года парк ООО "НТК" сдан в аренду ОАО "ПГК", то фактически приведен объем перевозок ООО "НТК" за 9 мес. 2012г.

¹⁹ Парк ВСП – полувагоны, привлеченные у ОАО "ФГК"

²⁰ С учетом перевозок в парке ООО "Ферротранс" и ООО "Стилтранс". Перевозки собственными и арендованными вагонами

²¹ Для реализации крупных контрактов с грузовладельцами компания в течение января-сентября 2014 года привлекала около **X** тыс. полувагонов.

²² С учетом перевозок в парке ООО "Транс Интеграция".

оценить финансовые показатели и эффективность парка операторов. В январе-сентябре 2014 года на фоне усиления конкуренции на рынке ж/д перевозок, большинство крупнейших операторов увеличили среднюю дальность своих перевозок, так что сокращение грузооборота данных операторов за счет сокращения объема перевозок было несколько компенсировано за счет роста средней дальности. <...>

Рейтинг операторов по величине грузооборота в 2011-2014 гг., млрд. т-км

Название компании	2011	2012	2013	9 мес. 2013	9 мес. 2014	Динамика За 9 мес. 2014г. к 9 мес. 2013г., %	Место на		Динамика мест
							1.1.2014	1.10.2014	
UCL Rail ²³	595	418,2					1	1	
UCL Rail-"ПГК", ОАО ²⁴	532,3	368,2	397,3						⇒
UCL Rail-"НТК", ОАО ²⁵	62,7	50,0 ²⁶							
"Федеральная грузовая компания", ОАО (включая парк ВСП)	49,8	330,9	338,8						
"Федеральная грузовая компания", ОАО	49,8	119,8	290,2						↑2
ЦФТО "РЖД" (парк ВСП ²⁷)	0	211,1	48,6						
"Globaltrans Investment plc" ²⁸	108,6	116,7	131,0						
"Globaltrans Investment plc" с привлеченными вагонами ²⁹	110,6	137,8	155,5						↑1
"Нефтетранссервис", ЗАО	168,7	163,0	169,5						⇒

Источник: ИА "INFOLine"

В III кв. 2014 г. благодаря работе ОАО "ФГК" по схеме технологического аутсорсинга и отставлению от перевозочного процесса более X тыс. изношенных вагонов снизилась нагрузка на инфраструктуру, что позитивно сказалось на технологической эффективности управления парком ряда операторов <...>

Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг ТОП-30 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по грузообороту по итогам 9 месяцев 2014 года

Раздел II. Макроэкономические показатели развития транспорта в России

2.1 Состояние и основные показатели транспортного комплекса России

В первой половине 2014 г. нестабильная экономическая ситуация, девальвация рубля, обострение международных отношений в связи с ситуацией вокруг Украины и др. привели к тому, что по итогам I пол. 2014 г. объем перевозок грузов всеми видами транспорта сократился на X% относительно I пол. 2013 г. В III кв. 2014 г. сокращение объема перевозок замедлилось до X%, и по итогам 9 мес. 2014 г. общее сокращение объема перевозок грузов всеми видами транспорта составило X%. <...>

²³ Приведены перевозки собственными и арендованными вагонами (без учета перевозок в привлеченных вагонах) ОАО "ПГК" и ООО "НТК" по проформе.

²⁴ Данные за 2011 гг. приведены по перевозкам в собственных и арендованных вагонах (в том числе и сдаваемых в аренду ОАО "РЖД")

²⁵ Перевозки собственным и арендованным парком.

²⁶ Т.к. с 1.10.2012 года парк ООО "НТК" сдан в аренду ОАО "ПГК", то фактически приведен объем перевозок ООО "НТК" за 9 мес. 2012г.

²⁷ Парк ВСП – полувагоны, привлеченные у ОАО "ФГК".

²⁸ С учетом перевозок в парке ООО "Ферротранс" и ООО "Стилтранс". Перевозки собственными и арендованными вагонами.

²⁹ Для реализации крупных контрактов с грузовладельцами компания в январе-сентябре года привлекала около X тыс. полувагонов.

Динамика перевозки грузов в России по месяцам 2007-2014 гг., млн.тонн

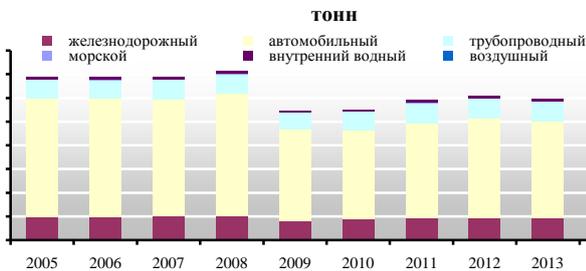


За 9 мес. 2014 г. объем перевозок грузов автотранспортом сократился на **X%** относительно аналогичного периода 2013 г., тогда как объем железнодорожных перевозок за данный период сократился только на **X%**. Тем не менее, конкуренция ж/д транспорта с автотранспортом растет и многие грузовладельцы переходят к доставке своей продукции автотранспортом. Основной причиной ухода грузовладельцев на автотранспорт остается <...>

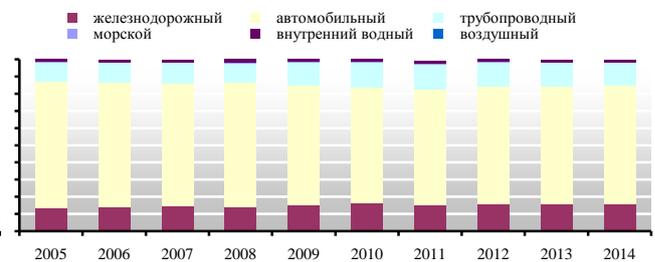
Ранее считалось, что автотранспорт может конкурировать с железной дорогой только на расстояниях до 1000 км. Но постоянный рост тарифов на железнодорожные перевозки делает экономически выгодным использование автотранспорта на все более далекие расстояния. В последнее время от железнодорожных перевозок отказываются грузоотправители, которые ранее были в числе основных клиентов ОАО "РЖД": <...>

Более того, ОАО "РЖД" в 2013 году снижало гибкость календарного планирования, в то время как автомобилисты вследствие растущей конкуренции вводят все более гибкие приемы обслуживания, а уровень тарифов на автомобильном транспорте не только не растет, но и имеет тенденцию к снижению.

Динамика объемов перевозок грузов по видам транспорта в России за 9 мес. 2005-2014 гг., млрд.



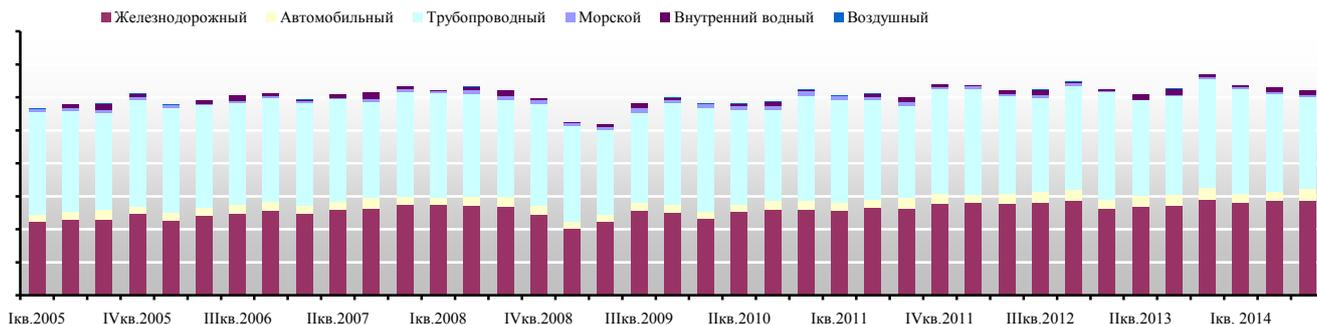
Структура объемов перевозок грузов по видам транспорта в России за 9 мес. 2005-2014 гг., %



<...> По итогам 9 мес. 2014 года грузооборот автомобильного транспорта практически остался на уровне 9 мес. 2013 года (рост только на **X%**), тогда как грузооборот ж/д транспорта вырос на **X%** относительно 9 мес. 2013 г. за счет роста средней дальности перевозок. Стоит отметить, что по итогам 9 мес. 2014 г. грузооборот ж/д транспорта стал максимальным за 9 мес. 2005-2014 гг. Грузооборот трубопроводного транспорта за 9 мес. 2014 г. сократился на **X%** относительно аналогичного показателя 9 мес. 2013 г. <...>

Поквартальная структура грузооборота в 2005-2014 годах с сегментацией по видам транспорта представлена на диаграмме.

Динамика грузооборота по видам транспорта в России в I-IV кв. 2005-2014 гг., млрд. т-км

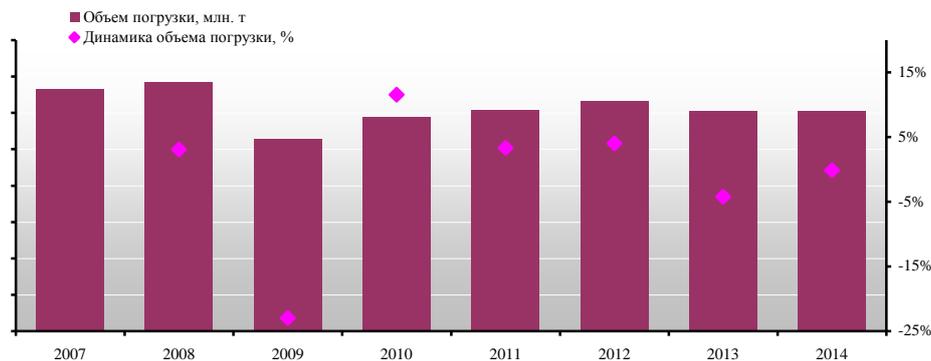


2.2 Состояние и показатели железнодорожного транспорта России

Основные показатели железнодорожного транспорта

Весь 2013 год рынок ж/д перевозок находился под воздействием негативных тенденций, наблюдавшихся на рынке еще в конце 2012 года. В целом по итогам 2013 года объем погрузки на железнодорожном транспорте сократился на X % относительно 2012 года и составил X млн. тонн грузов. <...> В июне 2014 года ОАО "РЖД" впервые признало, что в 2014 году погрузка на железной дороге может упасть на X% (в середине декабря 2013 года Владимир Якунин, президент ОАО "РЖД", заявил о том, что рост погрузки на сети железных дорог в 2014 году ожидается на уровне X% к 2013 году). В итоге за 9 месяцев 2014 года объем погрузки сократился на X%.

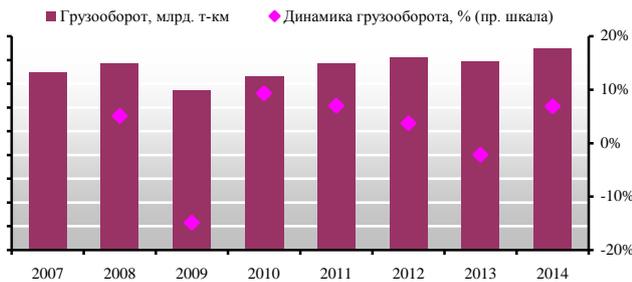
Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в I кв. 2007-2014 гг., млн. тонн



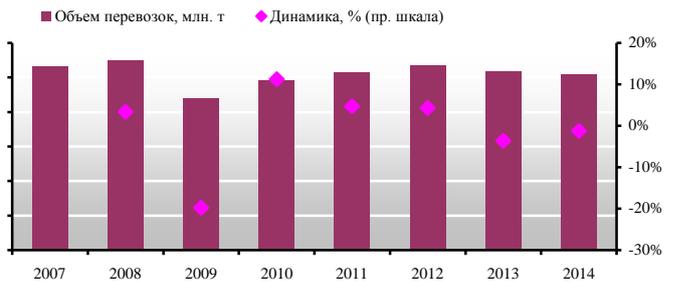
Падение погрузки связано не только с общей макроэкономической и политической ситуацией в России, но и с уходом грузов на другие виды транспорта. В отличие от крупных компаний, которые зачастую привязаны к ОАО "РЖД" объемами и характером грузов, мелкий и средний бизнес активен в поиске альтернативной транспортировки грузов. <...>

В полугодии 2014 года грузооборот железнодорожного транспорта вырос на X% по сравнению с первым кварталом 2013 года, при этом динамика грузооборота была положительной с начала года, а по итогам 9 месяцев 2014 года рост показателя составил X% по отношению к 9 месяцам 2014 года.

Грузооборот железнодорожного транспорта России за 9 мес. 2007-2014 гг.

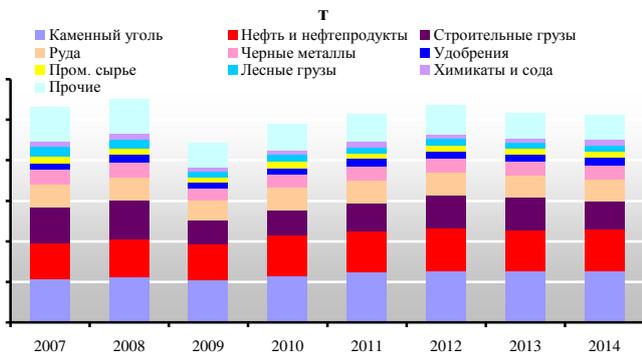


Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России за 9 мес. 2007-2014 гг.

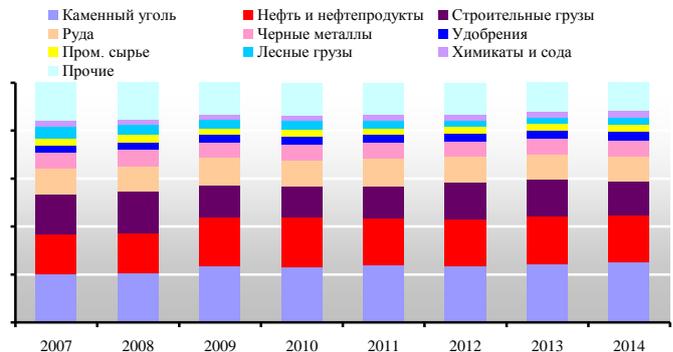


В 2013 году основным драйвером роста ж/д перевозок были перевозки удобрений, объем которых по итогам года вырос на **X** % относительно 2012 года. Рост перевозок удобрений обусловлен ростом экспорта удобрений в Китай, США и Украину, тогда как объем внутренних перевозок удобрений в 2013 году, напротив, сократился. В 2014 году объемы ж/д перевозок удобрений продолжили расти: в январе-сентябре 2014 года погрузка удобрений увеличилась на **X** % относительно аналогичного периода 2013 года и составила **X** млн тонн. При этом девальвация рубля по отношению к ведущим мировым валютам стимулирует перевозки грузов на экспорт, в результате чего, основной рост перевозок химических и минеральных удобрений приходится на экспортные поставки. <...> В октябре 2014 года структура перевозок минеральных удобрений претерпела некоторые изменения: перевозки в экспортном направлении сократились на **X** % относительно октября 2013 года, а внутренние перевозки увеличились на **X** %. <...> В ноябре 2014 года произошла авария на руднике "Соликамск-2" (принадлежит ОАО «Уралкалий») однако она не окажет существенного влияния на мировой рынок калийных удобрений <...>

Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России за 9 мес. 2007-2014гг., млн. т



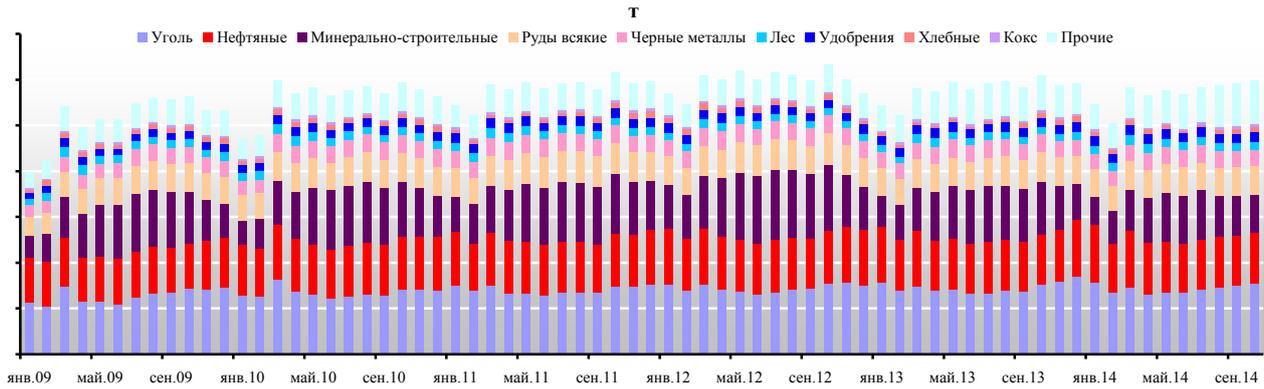
Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России за 9 мес. 2007-2014гг., %



За 2013 год железнодорожным транспортом было перевезено **X** млн. тонн лесных грузов, что на **X** % меньше, чем в 2012 году. Однако с начала 2014 года перевозки лесных грузов железнодорожным транспортом демонстрировали положительную динамику и по итогам 8 месяцев 2014 года погрузка лесных грузов на сети РЖД составила **X** млн тонн, что на **X** % выше уровня января-августа 2014 года.

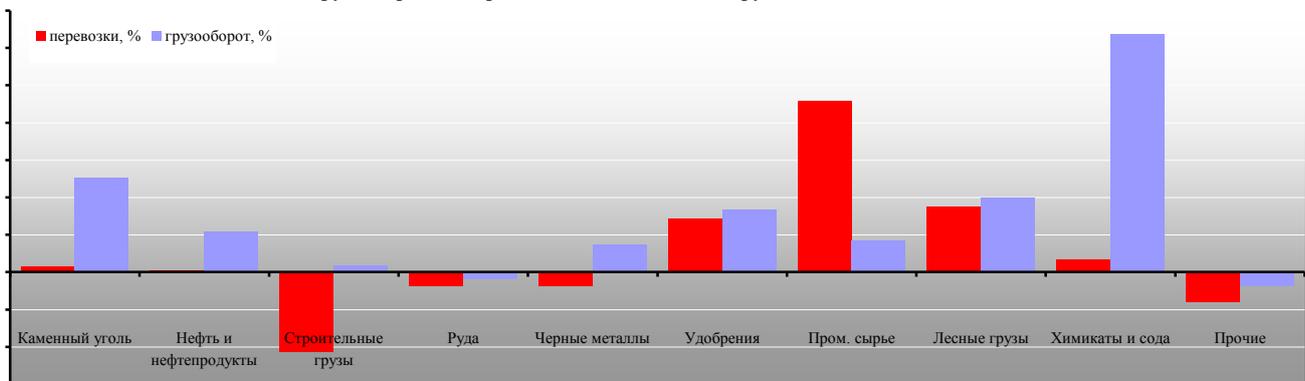


Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России по месяцам в 2009-2014гг., млн. т



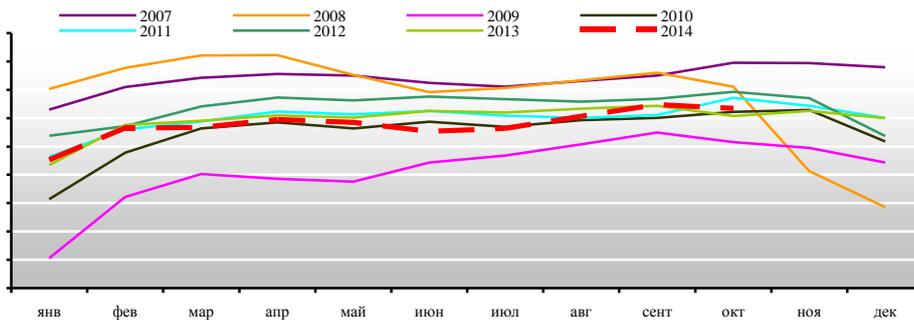
Отрицательная динамика перевозок и грузооборота по итогам 9 месяцев 2014 года наблюдается главным образом в сегменте перевозок строительных грузов и черных металлов. Основная причина этого заключается <...>

Динамика грузооборота и перевозок основных видов грузов за 9 мес. 2014 года к 9 мес. 2013 года, %



В течение января-августа 2014 года среднесуточная погрузка на сети "РЖД" оставалась на уровне января-августа 2013 года (в среднем снижение составило X%). В сентябре-октябре 2014 года показатели превышали результаты сентября-октября 2013 года. В октябре 2014 года рост объема погрузки составил X% по отношению к аналогичному показателю октября 2013 года.

Динамика объемов среднесуточной погрузки в 2007-2014 гг., тыс. тонн.



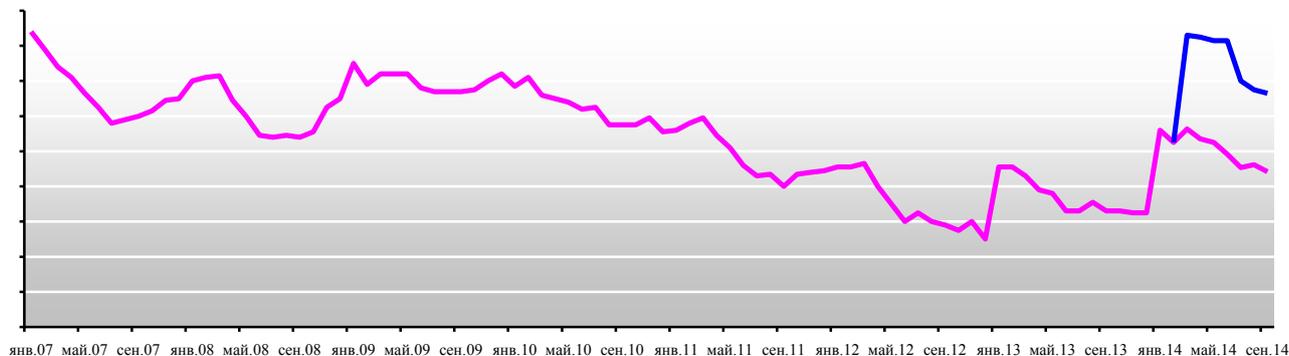
Демонстрационная версия. В разделе представлена структура и динамика показателей объема грузоперевозок, грузооборота и средней дальности перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2007-2014 гг.

Анализ скорости и надежности доставки грузов железнодорожным транспортом

Средняя скорость доставки грузов на протяжении 2005-2012гг. менялась неравномерно. Так, после сокращения скорости доставки грузов ж/д транспортом в 2006 году на фоне роста объемов перевозок и дефицитом парка, в 2007 году наблюдался рост средней скорости на X% по сравнению с 2006 годом, который, однако, сменился падением в 2008 году. <...> По итогам 2013 года средняя скорость доставки грузов на сети РЖД выросла на X км относительно 2012 года или на X%. Основной рост скорости произошел за счет роста скорости доставки

грузов в груженных вагонах – на **X%** или до **X км/сут**, тогда как скорость порожних вагонов выросла только на **X%**. С целью оптимизации схем перевозок порожних вагонов, ОАО "РЖД" привлекла **X тыс.** полувагонов ОАО "ФГК" на условиях "технологического аутсорсинга" <...> В ноябре 2014 года начальник Центральной дирекции управления движением ОАО "РЖД" Павел Иванов сообщил, что средняя скорость всех груженных отправок в январе-сентябре 2014 года выросла до **X км** в сутки по сравнению с **X км** в тот же период прошлого года, то есть почти на **X%**.

Динамика средней скорости доставки одной отправки железнодорожным транспортом в России с учетом новой методики (синяя линия) и без учета в 2007-2014 гг., км/сут.



ОАО "РЖД" объясняет улучшение общим технологическим упорядочиванием управления приватным подвижным составом, и, в частности, более четким планированием перевозок, работой консолидированным парком по схеме "технологического аутсорсинга", повышением клиентоориентированности и др. В 2013-2014 гг. ОАО "РЖД" активно совершенствовало организацию движение грузовых поездов по расписанию, увеличению доли маршрутных отправок, предоставление дополнительного сервиса грузовладельцам ОАО "РЖД-Логистика" и т.д. **Фактически с марта 2014 года ОАО "РЖД" изменило методику формирования статистического отчёта ф. ЦО-31. в плане учёта скоростей частных вагонов, следующих в отстой, а также перевозок для нужд ОАО "РЖД" и между подразделениями холдинга.** Соответственно, сравнение показателей скорости с марта 2014 года с более ранними периодами некорректно. При этом статистический прирост скорости примерно на 2/3 обусловлен именно изменением методики расчета и лишь на одну треть связан с рационализацией управления движением поездов. Если бы показатель был рассчитан согласно старым правилам, то средняя скорость доставки грузов возросла бы примерно на **X%** до **X км** в сутки, что соответствует уровню 2011 года.

Демонстрационная версия. В разделе представлена информация о скорости доставки грузов ж/д транспортом в 2007-2014 гг.

Состояние парка железнодорожного подвижного состава

С 2000 года парк подвижного состава в России непрерывно увеличивался (в основном за счет закупок вагонов частными собственниками) и к началу 2010 года приблизился к уровню 1993 года, составив **X тыс.** грузовых вагонов. В 2010-2012 гг. парк подвижного состава продолжил увеличиваться. <...> По итогам 2013 года количество вагонов в стране впервые превысило психологический рубеж в **X млн.** единиц – максимальную возможность существующей ж/д инфраструктуры.



В связи с ухудшением качества безопасности на железных дорогах в конце апреля 2013 года вышел "План мероприятий, направленных на совершенствование обеспечения безопасности производства и эксплуатации железнодорожного подвижного состава", основным положением которого стал почти полный запрет продления эксплуатации вагонов с истекшим сроком службы: так, разрешено временное продление только на 1 год, а не срок от 5 до 11 лет, как предусмотрено действующими в странах "Пространства 1520" международными актами. <...> С 1 августа 2014 года вступил в силу Технический регламент Таможенного союза РФ, Белоруссии и Казахстана, который предполагает продление срока службы вагонов в России лишь при условии их модернизации и сертификации. Новые нормы и условия сертификации продолжают разрабатываться, а первые вагоны, прошедшие ремонт и модернизацию появятся на сети не ранее конце 1 квартала 2015 года, поэтому операторам приходится направлять состав с превышенным сроком службы в отстой. К концу 2014 года количество простаивающих в связи с превышением нормативного срока службы или непрохождением из-за отсутствия финансирования плановых ремонтов вагонов приблизилось к X тыс. единиц.

Демонстрационная версия. В разделе представлена информация о динамике и структуре парка подвижного состава в России в 2000-2014гг.

Структура парка грузового железнодорожного подвижного состава на 1 июля 2014 года и 1 октября 2014 года по принадлежности (приватный, инвентарный и парк в целом) в разрезе основных видов вагонов в таблице.

Структура парка грузового железнодорожного подвижного состава России по видам на 1 июля и 1 октября 2014 г

Тип вагона	Приватный парк		Инвентарный парк		Парк в целом	
	Количество	Ср. возраст, лет	Количество	Ср. возраст, лет	Количество	Ср. возраст, лет
	1.07.2014	1.10.2014	1.07.2014	1.10.2014	1.07.2014	1.10.2014
Крытые						
Платформы						
Полувагоны						
Цистерны						
Хоппер-ЦМВ						
Минераловозы						
Окатышевозы						
Зерновозы						
Автомобилевозы						
Фитинговые						
Остальные ³⁰						
Всего						

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

³⁰ В данную группу входят думпкары, хопперы-дозаторы, специализированные платформы, рефрижераторы, термосы, транспортеры

В 2013 году объем закупок подвижного состава составил X тыс., что на X% меньше, чем в 2012 году. При этом в 2013-2014 гг. основной объем закупок осуществляли <...>



Основные события на рынке железнодорожных перевозок

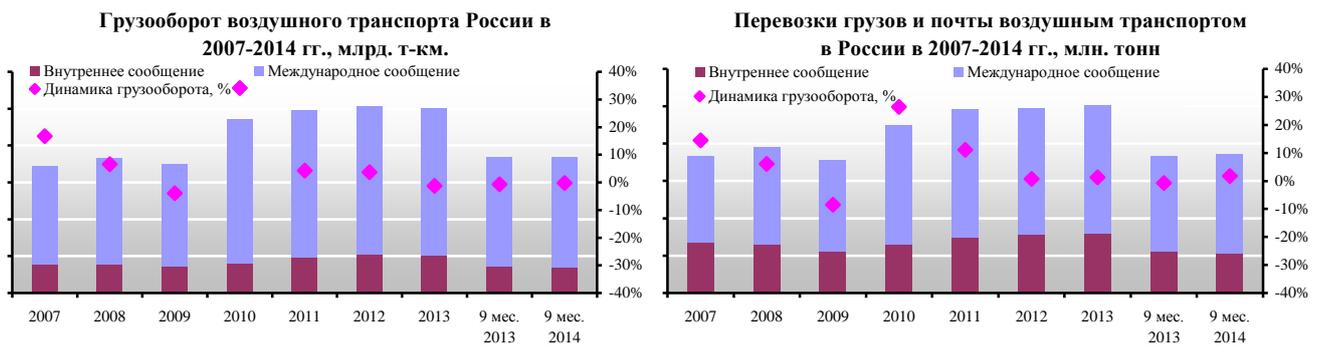
<...>
В ноябре 2014 года директор департамента госполитики в области железнодорожного транспорта министерства Вячеслав Петренко направил руководителю Ространснадзора Александру Касьянову письмо, в котором рекомендует остановить эксплуатацию вагонов с литыми деталями с истекшими сроками службы: в 2014 году предполагается отставить от эксплуатации детали, выпущенные до 1984 года, в 2015-2022 гг. - до 1985 года. <...>

Демонстрационная версия. В разделе представлена информация об основных событиях, произошедших на рынке железнодорожных перевозок в июле-ноябре 2014 года

2.5 Показатели развития воздушного транспорта

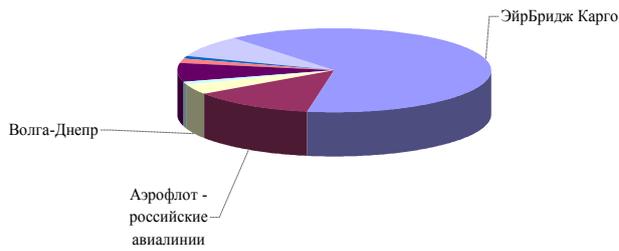
Основные показатели развития воздушного транспорта

Доля воздушного транспорта в общем объеме перевозок и грузооборота России очень невелика, однако в сегменте перевозок грузов на большие расстояния (более 1500 км.), требующих высокой срочности (скоропортящиеся продукты, особо ценные грузы и посылки) альтернатива воздушному транспорту практически отсутствует. <...>

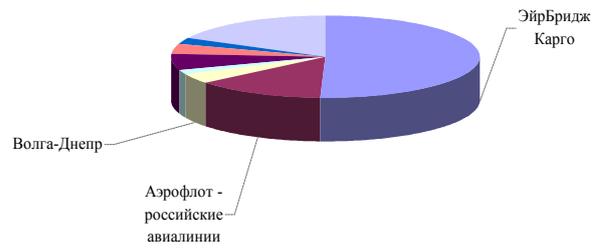


В январе-сентябре 2014 года грузооборот воздушного транспорта сократился на X% относительно аналогичного показателя 9 мес. 2013 г. В то же время, объем перевозок грузов воздушным транспортом вырос на X% относительно аналогичного показателя 9 мес. 2013 года, что произошло за счет роста международных перевозок на X%, тогда как внутренние перевозки, напротив, сократились на X%. <...>

Структура грузооборота воздушного транспорта по компаниям по итогам 9 мес. 2014 года, %

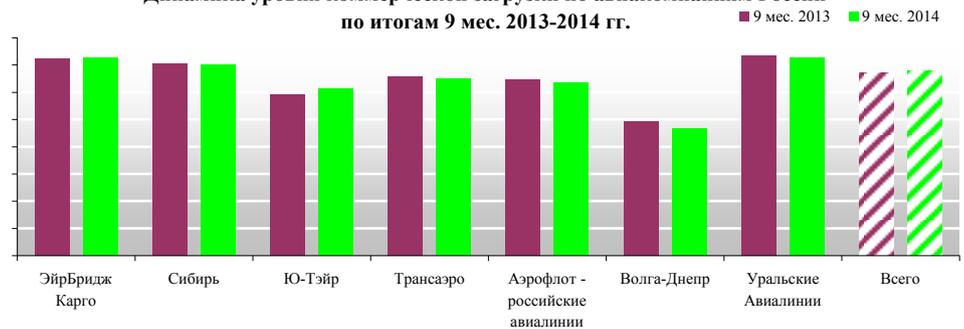


Структура перевозок грузов воздушным транспортом по компаниям в по итогам 9 мес. 2014 года, %



По итогам 9 мес. 2014 года большая часть крупнейших авиакомпаний снизили уровень коммерческой загрузки своих мощностей – ГК "Сибирь" – до X%, "Трансаэро" – до X%, "Аэрофлот" – до X%, "Волга-Днепр" – до X%. Однако, AirBridgeCargo, напротив, увеличило коммерческую загрузку по итогам января-сентября 2014 года до X%, "Ю-Тэйр" – до X%. В целом, средний уровень коммерческой загрузки мощностей воздушного флота гражданской авиации по итогам января-сентября 2014 года вырос на X п.п. и достиг X%. Динамика уровня коммерческой загрузки по авиакомпаниям России по итогам 9 мес. 2013-2014 гг. на диаграмме.

Динамика уровня коммерческой загрузки по авиакомпаниям России по итогам 9 мес. 2013-2014 гг.



Раздел III. Основные события операторов рынка железнодорожных перевозок в России

Место в общем ранговом рейтинге INFO Line Rail Russia TOP в 2013 г.	Позиция № 14	↓1
Место в рейтинге INFO Line Rail Russia TOP по величине парка в управлении в 2013 г.	Позиция № 24	↓5
Место в рейтинге INFO Line Rail Russia TOP по величине парка в собственности в 2013 г.	Позиция № 16	↓2
Место в рейтинге INFO Line Rail Russia TOP по объему перевозок грузов в 2013 г.	Позиция № 15	↑1
Место в рейтинге INFO Line Rail Russia TOP по выручке в 2012 г.	Позиция № 12	↓2

Логотип	Объем перевозок грузов в 2013 г., млн. тонн	Динамика перевозок грузов в 2013 г. к 2012 г., %	Объем перевозок грузов, приходящихся на 1 вагон в управлении в 2013 г., тонн на вагон в год
	X	X	X
	Выручка в 2012г., млрд. руб.	Динамика выручки в 2012 г. к 2011 г., %	Выручка, приходящаяся на 1 вагон в управлении в 2012 г., руб. на вагон в день
	X	X	X
	Количество вагонов в управлении на 1.1.2014, ед.	Изменение количества вагонов в управлении в 2013 г. к 2012 г., ед.	Динамика количества вагонов в управлении в 2013 г. к 2012 г., %
	X	X	X
	Количество вагонов в собственности на 1.1.2014, ед.	Изменение количества вагонов в собственности в 2013 г. к 2012 г., ед.	Динамика количества вагонов в собственности в 2013 г. к 2012 г., %
	X	X	X

Адрес: 105062, Россия, Москва, Подсосенский пер., д. 5, стр. 1. Телефоны: (495)9955000 Факсы: (495)9955000 E-mail: info@isrtrans.ru Web: http://www.isrtrans.ru; www.eurotrans.ru Руководитель: Халилов Рахман Искендерович, председатель Правления

Краткое описание бизнеса

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

В конце августа 2013 года ООО "ИСП Транс" приобрело 100% акций ООО "Курганнефтепродукт", которое владеет Таганрогским мазутным терминалом, мощностью 1 млн. тонн в год. Приобретение данного актива позволит ООО "ИСП Транс" предоставлять услугу мультимодальных перевозок.

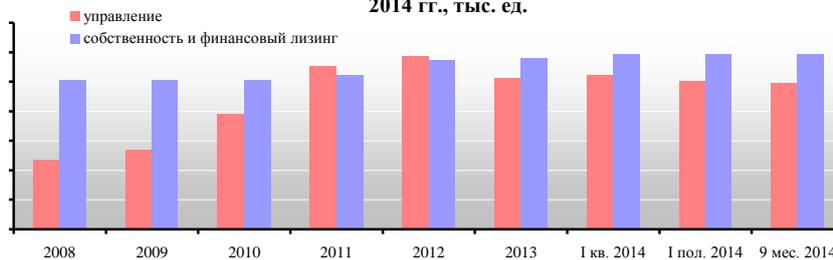
В марте 2014 года ООО "ИСП Транс" приобрело 50% доли участия в уставном капитале ООО "ЕвроТрансГрупп" и стало 100% собственником.

Динамика парка подвижного состава

По итогам 2013 года в собственности (с учетом финансового лизинга) компании находилось X тыс. вагонов, что на X% превышает уровень 2012 года за счет приобретения оператором нового подвижного состава в 2013 году. Парк в управлении ООО "ИСП Транс" по итогам 2013 года сократился на 12,5% вследствие завершения сроков договоров аренды части вагонов и к 1.01.2014 составил X тыс. вагонов. В течение 9 месяцев 2014 года парк компании как в

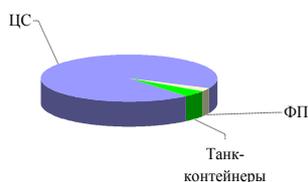
управлении сократился по отношению к началу 2014 года на X%, в то время как собственный парк (с учетом финансового лизинга) вырос по отношению к началу года на X%.

Динамика парка подвижного состава в управлении и собственности (с учетом финансового лизинга) компании в 2008-2014 гг., тыс. ед.

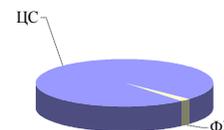


В структуре парка подвижного состава "ISR trans" преобладают цистерны, доля которых превышает X% в управлении и собственности, что соответствует ориентации компании на перевозку нефтеналивных грузов. С 2012 года компания начала перевозки химических грузов в танк-контейнерах, в связи с чем парк ООО "ИСП Транс" пополнился фитинговыми платформами.

Структура парка в управлении компании на 01.10.2014, %



Структура парка в собственности компании на 01.10.2014, %



Около X тыс. цистерн ООО "ИСП Транс" сдает в аренду ООО "Лукойл-транс", в частности:

- X цистерну для нефтеналивных грузов,
- X цистерны для сжиженных углеводородных газов,
- X цистерн для нефтехимических грузов.

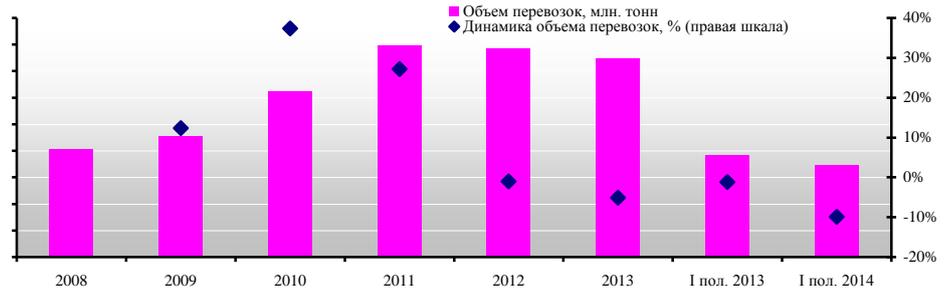
В 2013 году компания планировала приобретение на условиях финансового лизинга порядка X цистерн, однако, в течение 2013 года компания приобрела всего около X единиц подвижного состава (X цистерн и X платформ), что связано с профицитом подвижного состава на сети и негативной конъюнктурой рынка ж/д перевозок и аренды подвижного состава (падение ставок аренды и доходности операторов).

Тем не менее, ООО "ИСП Транс" планирует в 2014 году приобрести X цистерн в рамках проводимой компанией программы по замене устаревшего подвижного состава. В марте 2014 года компания уже приобрела X цистерн и X фитинговых платформ на условиях финансового лизинга. Несмотря на сравнительно высокий средний возраст вагонов-цистерн ООО "ИСП Транс" (X лет), в 2014-2015 годах истекает срок эксплуатации менее X % вагонов-цистерн.

Динамика объема перевозок

Основными грузами, перевозимыми вагонами "ISR trans" являются нефть и нефтепродукты. По итогам 2013 года объем перевозок грузов ООО "ИСП Транс" сократился на X% относительно 2012 года и составил X млн. тонн, что было обусловлено сокращением объемов предъявляемых к перевозке грузов, особенно нефтепродуктов, объем перевозок которых сократился на X% по сравнению с 2012 годом. В то же время, в 2013 году ООО "ИСП Транс" увеличило объем перевозок сырой нефти (на X% относительно 2012 года) и химических грузов (на X%), а также стало перевозить СУГ, хотя его доля в общем объеме перевозок составила всего X%. В январе-сентябре 2014 года динамика перевозок грузов компанией осталась отрицательной – снижения объема перевозок по сравнению с аналогичным периодом 2013 года составило X%.

**Динамика объема грузовых перевозок ООО
"ИСП транс" в 2008-2014 гг., млн. тонн**

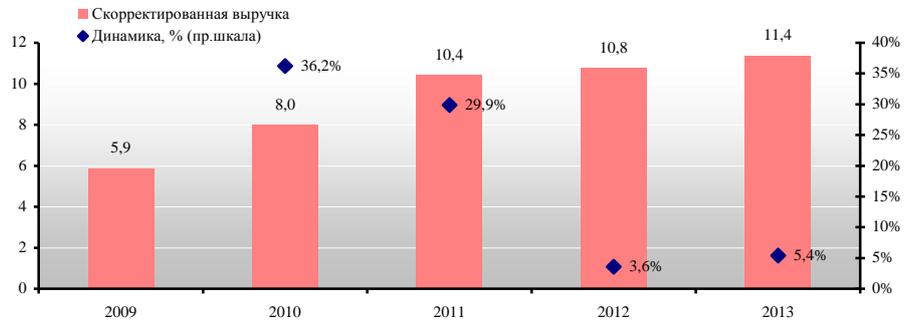


Основными клиентами компании являются крупнейшие нефтеперерабатывающие компании России, такие как ОАО "Лукойл", ОАО "НК "РуссНефть", ОАО "ТНК-ВР Холдинг", ОАО "Башкирнефтепродукт", ООО "Юг-Нефтепродукт" и др. В 2013 году "ИСП Транс" начало отгрузки нефти со ст. Сорочинская и бензина со ст. Тюльпан Южно-Уральской жд. Со II полугодия 2013 года ООО "ИСП Транс" предоставляет вагоны для перевозки нефтепродуктов со ст. Новокуйбышевская Куйбышевской жд. С января 2014 года компания оказывает услуги по перевозкам угля для холдинга ОАО "Русский уголь".

Финансовые показатели

По итогам 2013 года выручка компании сократилась на X% по сравнению с аналогичным показателем 2012 года и составила X млрд рублей. Выручка от услуг по предоставлению в аренду вагонов-цистерн превысила X млрд, увеличившись по сравнению с аналогичным показателем 2012 года на X%. Себестоимость всех услуг в 2013 году составила X млрд рублей (в 2012 году – X млрд рублей). В составе расходов X% составляет железнодорожный тариф. Чистая прибыль компании по итогам 2013 года составила X млн. руб., так что рентабельность бизнеса ООО "ИСП Транс" по чистой прибыли в 2013 году сократилась с X% до X%.

Динамика выручки компании в 2009-2013 гг., млрд. руб.



I полугодие 2014 года компания завершила с чистой прибылью в X млн рублей. Выручка в первом полугодии 2014 года составила X млрд рублей.

Выручка от железнодорожных перевозок грузов в первом полугодии 2014 года составила X млрд рублей (X% всей выручки за период).

Основные события компании в III квартале 2014 года

В июле 2014 года ООО "ИСП Транс" заключило соглашение об открытии мультивалютной кредитной линии на сумму X млрд рублей со сроком погашения до июля 2019 года и процентной ставкой X% годовых.

Демонстрационная версия. В разделе представлены основные операционные показатели и информация об основных событиях, повлиявших на работу компаний в июле-ноябре 2014 года



Перечень таблиц и графиков

Раздел I. Ранговый рейтинг операторов

Таблицы

- Ранговый рейтинг ТОП-30 операторов подвижного состава по итогам 9 месяцев 2014 года
- Рейтинг ТОП-30 операторов подвижного состава по количеству вагонов в управлении в 2010-2014 гг., тыс. шт.
- Рейтинг ТОП-30 операторов подвижного состава по величине парка в собственности (включая финансовый лизинг) на конец периода в 2010-2014 гг., тыс. шт.
- Рейтинг операторов подвижного состава по объему грузоперевозок в 2010-2014 гг., млн. тонн
- Рейтинг операторов подвижного состава по отношению объема перевозок к парку в управлении, тыс. тонн на вагон
- Рейтинг операторов подвижного состава по величине грузооборота в 2010-2014 гг., млрд. т-км
- Рейтинг операторов подвижного состава по отношению грузооборота к парку в управлении, млн. т-км на вагон в год
- Рейтинг операторов по величине валовой выручки (с учетом тарифа ОАО "РЖД") в 2011-2013 гг., млрд. руб. без НДС
- Рейтинг по выручке (за вычетом тарифа "РЖД") в сегменте железнодорожных перевозок и предоставления вагонов в аренду за соответствующий год, млрд. руб. без НДС
- Выручка за вычетом тарифа "РЖД" за 9 месяцев 2013-2014 гг., млрд. руб.

Графики

- Динамика доли рынка крупнейших операторов подвижного состава в управлении в 2009-2014 гг., %
- Динамика изменения парка в управлении ТОП-20 операторов за 9 месяцев 2014 г. к 9 месяцам 2013 г., тыс. шт.
- Динамика доли рынка крупнейших операторов подвижного состава в собственности (с учетом фин. лизинга) в 2009-2014 гг., %
- Динамика изменения парка в собственности ТОП-20 операторов за 9 месяцев 2014 г. к 9 месяцам 2013 г., тыс. шт.
- Динамика доли грузоперевозок крупнейших операторов подвижного состава в 2010-2014 гг., %

Раздел II Макроэкономические показатели развития транспорта в России

2.1 Состояние и основные показатели транспортного комплекса России

Графики

- Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования (на начало года), тыс. км
- Грузооборот транспорта, млрд. т-км
- Динамика объемов перевозки грузов в России в 2005-2014 гг., млн. тонн
- Динамика объемов перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2005-2014 гг., млн. тонн
- Динамика перевозки грузов в России по месяцам 2007-2014 гг., млн. тонн
- Динамика объемов перевозки грузов по видам транспорта в России в 2005-2013 гг., млн. тонн
- Структура объемов перевозки грузов по видам транспорта в России в 2005-2013 гг., %
- Динамика объемов перевозки грузов по видам транспорта в России за 9 мес. 2005-2014 гг., млн. тонн
- Структура объемов перевозки грузов по видам транспорта в России за 9 мес. 2005-2014 гг., %
- Объем перевозок грузов по видам транспорта в I-IV кварталах 2005-2014 гг., млн. тонн
- Грузооборот транспорта в России в I-IV кварталах 2005-2014 гг., млрд. т-км
- Динамика грузооборота транспорта в России в I-IV кв. 2005-2014 гг., млрд. т-км
- Динамика грузооборота транспорта в России по месяцам 2006-2014 гг., млрд. т-км
- Динамика грузооборота по видам транспорта в России в 2005-2013 гг., млрд. т-км
- Структура грузооборота по видам транспорта в России в 2005-2013 гг., %
- Динамика грузооборота по видам транспорта в России за 9 мес. 2005-2014 гг., млрд. т-км
- Структура грузооборота по видам транспорта в России за 9 мес. 2005-2014 гг., %
- Динамика грузооборота по видам транспорта в I-IV кварталах 2005-2014 гг., млрд. т-км
- Среднее расстояние перевозки грузов в России в 2005-2013 гг., км
- Среднее расстояние перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2005-2014 гг., км

2.2 Состояние и показатели железнодорожного транспорта России

Основные показатели железнодорожного транспорта

Графики

- Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в 2005-2013 гг., млн. тонн
- Объем погрузки на железнодорожном транспорте России за 9 мес. 2007-2014 гг., млн. тонн
- Грузооборот железнодорожного транспорта России в 2005-2013 гг.
- Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России в 2005-2013 гг.
- Грузооборот железнодорожного транспорта России за 9 мес. 2007-2014 гг.
- Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России в 9 мес. 2007-2014 гг.

- Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2006-2013 гг., млн. т
- Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2006-2013 гг., %
- Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России за 9 мес. 2007-2014 гг., млн. т
- Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России за 9 мес. 2007-2014 гг., %
- Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России по месяцам в 2009-2014 гг., млн. т
- Динамика грузооборота основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2006-2013 гг., млрд.т-км
- Структура грузооборота ж/д транспорта в России в 2006-2013 гг., %
- Динамика грузооборота основных видов грузов ж/д транспортом в России за 9 мес. 2006-2014 гг., млрд.т-км
- Структура грузооборота ж/д транспорта в России за 9 мес. 2006-2014 гг., %
- Грузооборот основных видов грузов на ж/д транспорте в России в I-IV кварталах 2007-2014 гг., млрд. т-км
- Динамика грузооборота и перевозок основных видов грузов в 2013 году к 2012 году, %
- Динамика грузооборота и перевозок основных видов грузов за 9 мес. 2014 года к 9 мес. 2013 году, %
- Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в I-IV кварталах 2005-2014 гг.
- Динамика объемов среднесуточной погрузки в 2007-2014 гг., тыс. тонн.
- Динамика погрузки и объемы остатков грузов на складах грузоотправителей (на конец периода) в 2011-2013 гг.
- Изменение удельного веса продукции отдельных отраслей в структуре потенциальной грузовой базы железнодорожного транспорта в 2013 г., в п.п. к 2012 г.
- Динамика ж/д перевозок грузов в 2005-2013 гг. по сегментам доходности, млн. тонн
- Структура ж/д перевозки грузов в 2005-2013 гг. по сегментам доходности, %
- Динамика ж/д перевозок грузов за 9 мес. 2007-2014 гг. по сегментам доходности, млн. тонн
- Структура ж/д перевозки грузов за 9 мес. 2007-2014 гг. по сегментам доходности, %
- Динамика индекса предпринимательской уверенности в сфере добычи полезных ископаемых за 2008-2014 гг.
- Динамика индекса предпринимательской уверенности в сфере обрабатывающих производств за 2008-2014 гг.
- Структура погрузки грузов на ж/д транспорте России по типам вагонов в 2007-2014 гг., млн. тонн
- Динамика грузооборота на ж/д транспорте России по типам вагонов в 2007-2013, млрд. т-км
- Структура грузооборота на ж/д транспорте России по типам вагонов в 2007-2013 гг., %
- Динамика грузооборота на ж/д транспорте России по типам вагонов за 9 мес. 2007-2014 гг., млрд. т-км
- Структура грузооборота на ж/д транспорте России по типам вагонов за 9 мес. 2007-2014 гг., %
- Динамика объема грузоперевозок ж/д транспортом по типам вагонов в России в 2007-2013 гг., млн.
- Структура грузоперевозок ж/д транспортом по типам вагонов в России в 2007-2013 гг., %
- Динамика объема грузоперевозок ж/д транспортом по типам вагонов в России за 9 мес. 2007-2014 гг., млн.
- Структура грузоперевозок ж/д транспортом по типам вагонов в России за 9 мес. 2007-2014 гг., %
- Объем перевозок грузов ж/д транспортом по типам вагонов в России в I-IV кварталах 2007-2014 гг., млн. т.
- Структура грузооборота полувагонов по видам грузов в России в I-IV кварталах 2007-2014 гг., млрд. т-км
- Объем перевозок грузов ж/д транспортом в полувагонах в России в I-IV кварталах 2007-2014 гг., млн. т
- Структура грузооборота цистерн по видам грузов в России в I-IV кварталах 2007-2014 гг., млрд. т-км
- Объем перевозок грузов ж/д транспортом в цистернах в России в I-IV кварталах 2007-2014 гг., млн. т
- Структура среднего расстояния перевозки грузов ж/д транспортом по типам вагонов в 2005-2013 гг., км
- Структура среднего расстояния перевозки грузов ж/д транспортом по типам вагонов за 9 мес. 2007-2014 гг., км
- Среднее расстояние перевозки грузов ж/д транспортом в России в I-IV кв. 2007-2014 гг., км

Таблицы

- Объем погрузки грузов на железной дороге в I-IV кварталах 2009-2014 годов, млн. тонн
- Объем перевозок грузов по железной дороге в I-IV кварталах 2009-2014 года, млн. тонн
- Объем погрузки основных видов грузов на железнодорожном транспорте за 2013 г., млн. тонн
- Объем погрузки основных видов грузов на железнодорожном транспорте за 2013-2014 гг., млн. тонн
- Динамика объемов производства продукции, грузовой базы железнодорожного транспорта и погрузки грузов за 9 мес. 2014 г. по видам экономической деятельности, % к соответствующему периоду 2013 г

Анализ скорости и надежности доставки грузов железнодорожным транспортом

Графики

- Динамика величины парка подвижного состава и величины порожнего пробега вагонов В России в 2007-2013 гг.
- Динамика среднесуточной погрузки и средней дальности перевозок грузов на ж/д в России в 2005-2013 гг.
- Динамика скорости доставки одной отправки железнодорожным транспортом в России с учетом новой методики и без учета в 2007-2014 гг., км/сут.

- Динамика средней скорости доставки одной отправки железнодорожным транспортом в России в 2007-2014 гг., км/сут.
- Динамика средней скорости одной доставки одной отправки железнодорожным транспортом 2007-2014 км/сут
- Динамика средней длительности оборота вагона в 2011-2014 гг., дней
- Средняя скорость доставки одной отправки железнодорожным транспортом по категориям в 2007-2013 гг., км/сут
- Средняя скорость доставки одной отправки железнодорожным транспортом по категориям в I пол. 2007-2014 гг., км/сут
- Динамика скорости доставки грузовых отправок по назначению на железные дороги в 2013 г. к 2012 г.
- Динамика скорости доставки грузовых отправок по назначению на железные дороги в I пол. 2014г. к I пол. 2013г.
- Динамика надежности одной отправки железнодорожным транспортом в 2007-2014 гг., %
- Надежность доставки отправок по категориям в 2007-2013 гг., %
- Надежность доставки отправок по категориям в I полугодии 2007-2014 гг., %
- Относительное изменение скорости и надежности доставки грузов по категориям отправок в груженых вагонах в 2013 г. к 2012 г.
- Относительное изменение скорости и надежности доставки грузов по категориям отправок в груженых вагонах в I пол. 2014г. к I пол. 2013г.
- Структура отправок в груженых вагонах по категориям в 2012-2013 гг., %
- Структура отправок в груженых вагонах по категориям отправок, доставленных с просрочкой, в 2012-2013 гг., %
- Структура отправок в груженых вагонах по категориям в I полугодии 2013-2014 гг., %
- Структура отправок в груженых вагонах по категориям отправок, доставленных с просрочкой, в I полугодии 2013-2014 гг., %
- Динамика скорости, надежности доставки и доли отправок в высококонкурентном сегменте в 2007-2013 гг.
- Динамика скорости, надежности доставки и доли отправок в высококонкурентном сегменте в I полугодии 2007-2014 гг.
- Отклонение надежности доставки грузовых отправок по назначению на железные дороги от среднесетевого уровня в I полугодии 2014 г., п.п.
- Динамика надежности доставки грузовых отправок по назначению на железные дороги в I полугодии 2014 г., п.п. к I полугодию 2013 г.
- Сегментация железных дорог по динамике скорости и надежности доставки грузовых отправок в 2013 г.

Состояние парка железнодорожного подвижного состава

Графики

- Динамика парка подвижного состава в СССР в 1988 и в России 1993-2014 гг., тыс. единиц на конец периода (по годам - перепись, 2010-2014гг. - номерная база)
- Структура парка подвижного состава по видам на 1.10.2014 года, %
- Структура парка подвижного состава по видам на 1.07.2014 года, %
- Динамика среднего возраста парка подвижного состава России в 2000-2014 гг., лет на конец периода
- Динамика списания и закупок подвижного состава в России в 1993-2014гг, тыс. единиц
- Динамика закупок грузовых вагонов в России в 2010-2014гг., тыс. единиц
- Динамика списания грузовых вагонов в России в 2010-2014гг., тыс. единиц
- Динамика парка подвижного состава РФ по типам загрузки в 2012-2014гг., тыс. ед.
- Динамика ставок аренды и стоимости полувагонов в России в 2007-2014 гг., без учета НДС
- Средний возраст и нормативный срок службы грузовых вагонов в России на 1 октября 2013 года и 1 октября 2014 гг., лет
- Удовлетворенность грузоотправителей качеством ж/д перевозок в 2012-2014гг.

Таблицы

- Структура парка грузового железнодорожного подвижного состава России по видам на 1 июля 2014г. и на 1 октября 2014г.
- Возрастная структура парка подвижного состава России по видам вагонов на 1 октября 2014 года

2.3 Показатели развития водного транспорта России

Основные показатели развития морского транспорта

Графики

- Динамика объемов перевалки грузов через порты России и порты Украины и стран Балтии в 1990-2013 гг., млн тонн
- Объем перевозок грузов через морские порты России в 2005-2014 гг.
- Структура отправления грузов морским транспортом России по направлениям в I-IV кварталах 2005-2014 гг., млн. т

- Динамика объема перевалки грузов в морских портах РФ в 2007-2013гг.
- Динамика объема перевалки грузов в морских портах РФ за 9 мес. 2008-2014гг.
- Динамика объема перевалки грузов в морских портах РФ в 2007-2013гг. по типам грузов, млн. тонн
- Структура перевалки грузов в морских портах РФ в 2007-2013гг. по типам грузов, %
- Динамика объема перевалки грузов в морских портах РФ за 9 мес. 2008-2013гг. по типам грузов, млн. тонн
- Структура перевалки грузов в морских портах РФ за 9 мес. 2008-2013гг. по типам грузов, %
- Среднее расстояние перевозки грузов морским транспортом в России в 2005-2014 гг., км

Основные показатели развития внутреннего водного транспорта

Графики

- Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в России в 2005-2013 гг.
- Динамика и структура отправления грузов внутренним водным транспортом по направлениям в I-IV кварталах 2005-2014гг., млн.т
- Динамика грузооборота внутреннего водного транспорта России в 2005-2013 гг.
- Грузооборот внутреннего водного транспорта в I-IV кварталах России в 2005-2014гг., млрд.т-км

2.4 Показатели развития автомобильного транспорта

Основные показатели развития автомобильного транспорта

Графики

- Грузооборот автомобильного транспорта России в 2005-2013 гг.
- Грузооборот автомобильного транспорта в I-IV кварталах России в 2005-2014 гг., млрд.т-км
- Объем перевозок грузов автомобильным транспортом России в 2005-2013 гг.
- Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в I-IV кварталах 2005-2014 гг.
- Динамика среднего расстояния перевозки грузов автомобильным транспортом в России в 2005-2013 гг.
- Динамика среднего расстояния перевозки грузов автомобильным транспортом в России в I-IV кварталах 2005-2014 гг., км

2.5 Показатели развития воздушного транспорта

Основные показатели развития воздушного транспорта

Графики

- Грузооборот воздушного транспорта России в 2007-2014 гг., млрд. т-км.
- Перевозки грузов и почты воздушным транспортом в России в 2004-2014 гг., млн. тонн
- Структура грузооборота воздушного транспорта по компаниям по итогам 9 мес. 2014 года, %
- Структура перевозок грузов воздушным транспортом по компаниям по итогам 9 мес. 2014 года, %
- Динамика уровня коммерческой загрузки по авиакомпаниям России по итогам 9 мес. 2013-2014 гг.

Раздел III Основные события операторов рынка железнодорожных перевозок в России

По всем компаниям приведены следующие:

Графики

- Структура парка в управлении компании на 1.10.2014г.,%;
- Структура парка в собственности компании на 1.10.2014г.,%;
- Динамика парка подвижного состава в управлении и собственности (с учетом финансового лизинга) компании в 2008-2014 гг., тыс. ед.
- Динамика объема грузоперевозок компании в 2008-2014 гг.

Таблицы

Динамика финансовых показателей (для публичных компаний) в 2008-2014гг

Перечень продуктов ИА "INFOLine" по железнодорожному транспорту и рынкам подвижного состава

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

Периодический обзор INFOLine Rail Russia TOP

TOP! Ежеквартальный обзор INFOLine Rail Russia TOP

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

Обзор состоит из трех основных разделов:

- Рейтинг крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава;
- Макроэкономические показатели транспортной отрасли России;
- Основные события операторов железнодорожного подвижного состава России.

Основные параметры, по которым формировался итоговый рейтинг компаний:

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

Готовые маркетинговые исследования

NEW! Исследование «Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2014 года. Прогноз до 2017 года»

Исследование состоит из двух частей:

Часть 1. Анализ рынка железнодорожных перевозок

- **Макроэкономические показатели транспортной отрасли России.** Описание, анализ ключевых тенденций и долгосрочных показателей (2005-2013гг. и I полугодие 2014 года) в основных сегментах транспортной отрасли России – железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного.
- **Состояние и показатели железнодорожного транспорта России.** Подробный анализ основных тенденций развития железнодорожной отрасли в 2001- I полугодии 2014 года, в том числе и основных итогов и последствий реформирования отрасли, а также, результатов нормативного регулирования отрасли. Анализ динамики и структуры основных показателей рынка ж/д грузовых перевозок (грузооборот, погрузка, перевозки, среднее расстояние) в долгосрочной годовой динамике и динамике по месяцам, анализ скорости и надежности доставки грузов и состояния парка ж/д подвижного состава.
- **Рейтинг крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава.**

Количество грузовых вагонов в собственности с учетом финансового лизинга; количество грузовых вагонов в собственности; количество грузовых вагонов в управлении; объем перевозки грузов в собственных и арендованных грузовых вагонах; объем выручки, чистой прибыли, EBITDA и чистого долга в сегменте грузовых железнодорожных перевозок по итогам 2013 года; рентабельность по чистой прибыли и по показателю EBITDA по итогам 2013 года; коэффициенты долговой нагрузки. Проанализирована конъюнктура рынка M&A сделок на рынке оперирования подвижным составом, а также, конъюнктура IPO на рынке оперирования.

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

Раздел содержит долгосрочную годовую динамику основных показателей рынка (грузооборот (в том числе и по типам сообщения), среднее расстояние перевозок, объем перевозки (в том числе и по типам грузов), а также, месячную динамику



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



Дата выхода:	Ноябрь 2014
Количество страниц:	538
Способ предоставления:	Электронный Печатный
Стоимость:	60 000 руб.

перевозок. Также, в разделе охарактеризованы основные параметры парка данных видов вагонов (количество на 1.07.2014г., объем списаний и закупок за 2005-I пол. 2014гг. и прогноз до 2017г., структура закупок по типам собственников и операторов, структура парка по типам собственников и операторов, крупнейшие собственники и операторы, крупнейшие лизинговые компании по количеству данных видов вагонов в лизинговом портфеле).

Часть 2. Описание бизнеса крупнейших операторских и оперлизинговых компаний

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

NEW! База данных «500 крупнейших собственников и операторов подвижного состава РФ 2014 года»

База состоит из четырех основных разделов:

- **Рейтинг крупнейших операторов и оперлизинговых компаний** по итогам 1 кв. 2014 года. Компании проранжированы по выручке от оперирования подвижным составом. Представлены показатели эффективности деятельности операторов, в том числе технологические (общий объем грузов, перевезенный за год в одном вагоне) и финансовые (отношение выручки к количеству парка в управлении и к общему объему перевозок грузов).
- **База собственников и операторов подвижного состава России** на 1 апреля 2014 года. Включает контактную информацию (название компании, организационно-правовая форма, фактический адрес, телефон, факс, E-mail, сайт, Ф.И.О и должность руководителя компании, Ф.И.О. и должность руководителя транспортного подразделения (для компаний грузовладельцев)), а также информацию о количестве находящегося в собственности, собственности с учетом финансового лизинга и управлении компании подвижного состава, имеющего право выхода на сеть ОАО "РЖД", по видам (крытые вагоны, платформы, полувагоны, цистерны, хопперы-минераловозы, хопперы-цементовозы, хопперы-зерновозы, фитинговые платформы, автомобилевозы, рефрижераторные и изотермические вагоны).
- **Состояние рынка подвижного состава** по видам по итогам 1 полугодия 2014 года. По каждому виду подвижного состава проведен анализ динамики закупок/списаний вагонов соответствующего типа в долгосрочной динамике, анализ закупок в разрезе типов собственников и операторов (непосредственно операторы, лизинговые компании, грузовладельцы и экзотивные операторы, дочерние компании холдинга "РЖД", и др.). Также, в разделе приведена информация о среднем возрасте каждого из типов подвижного состава, их нормативном сроке службы, возрастной структуре парка и прогнозах закупок и списаний подвижного состава на ближайшую перспективу.
- **База собственников и операторов подвижного состава по видам грузовых вагонов** на 1 апреля 2014 года. Контактные данные компаний (фактический адрес, телефон, факс, e-mail, web-адрес, Ф.И.О. руководителя и Ф.И.О. руководителя транспортного подразделения (для грузовладельцев)) и данные по парку в собственности, собственности с учетом финансового лизинга и управлении.



Дата выхода:	Сентябрь 2014
Количество страниц:	523
Способ предоставления:	Электронный Печатный
Стоимость:	60 000 руб.

Отраслевые новости «Тематические новости»

Услуга "Тематические новости" - это оперативная и периодическая информация об интересующей отрасли экономики РФ (всего более 80 тематик), подготовленная путем мониторинга деятельности российских и зарубежных компаний, тысяч деловых и отраслевых СМИ, информационных агентств, федеральных министерств и местных органов власти.

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

Цены указаны без учёта НДС, 18% (возможно выставление счета от организации УСН с НДС, 0% по запросу)

Специальное предложение!
Для клиентов ИА «INFOLine» действует скидка 10%!

С уважением, Баранова Ирина, менеджер направления
(812) 322-6848 или (495) 772-7640 доб.132
tek@infoline.spb.ru

