

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.



Отраслевое исследование Рынок грузового железнодорожного транспорта России

Тенденции 2014 года. Прогноз до 2017 года Расширенная версия ДЕМО

- Рейтинги операторов подвижного состава по количеству парка в управлении, величине парка в собственности с учетом финансового лизинга, объему грузоперевозок, грузообороту и финансовым показателям (выручка, чистая прибыль, ebitda, долговая нагрузка) по итогам 2008-2014гг.
- Рейтинги по финансовой и технологической эффективности управления парком
- Основные макроэкономические показатели транспортной отрасли России в годовой динамике 2005-2013гг. и квартальной динамике за 2007-2014гг.
- Состояние и показатели железнодорожного транспорта России: анализ основных тенденций отрасли 2011-2014гг. и прогноз до 2017г, нормативное регулирование отрасли
- Конъюнктура рынка M&A в сегменте железнодорожного транспорта России в 2004-I пол. 2014 г.
- Состояние рынка по 10 видам вагонов: количество на 1.7.2014г., закупки и списания, крупнейшие собственники и операторы, перевозки и

Содержание

Часть I

Об Исследовании "Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2014 года. Прогноз до 2017 года" 3	
Раздел I. Макроэкономические показатели развития транспорта в России..... 6	
Раздел II. Состояние и показатели железнодорожного транспорта России..... 12	
2.1 Нормативное регулирование отрасли. Основные тенденции 2001-2014 гг..... 12	
2.1.1 Ход и перспективы реформирования отрасли..... 12	
2.1.2 Актуализация Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года..... 26	
2.1.3 Интеграция в Единое экономическое пространство..... 27	
2.1.4 Ситуация с продлением срока службы вагонов..... 29	
2.1.5 Отдельные вопросы корпоративной политики ОАО "РЖД"..... 30	
2.2 Основные показатели железнодорожного транспорта..... 35	
2.3 Анализ скорости и надежности доставки грузов железнодорожным транспортом..... 53	
2.4 Состояние парка железнодорожного подвижного состава..... 61	
2.5 Анализ перевозок крупнотоннажных контейнеров..... 70	
2.6 Прогноз развития рынка ж/д перевозок до 2017 года..... 88	
2.7 Описание бизнеса холдинга "Российские железные дороги"..... 90	
2.7.1 Описание бизнеса ОАО "Российские железные дороги"..... 90	
2.7.2 Инвестиционная программа ОАО "РЖД" на период до 2017 года..... 101	
2.7.3 Основные направления развития ОАО "РЖД" до 2030 года..... 105	
Раздел III. Рейтинг операторов подвижного состава..... 115	
3.1 Ранговый рейтинг операторов подвижного состава..... 115	
3.2 Рейтинг операторов подвижного состава по количеству вагонов в управлении..... 118	
3.3 Рейтинг крупнейших операторов подвижного состава по величине парка в собственности..... 121	
3.4 Рейтинг операторов подвижного состава по объему перевозок..... 127	
3.5 Рейтинг операторов по грузообороту..... 131	
3.6 Рейтинги по финансовым показателям..... 134	
3.7 Сделки M&A на рынке оперирования..... 138	
3.8 Публичные компании на рынке оперирования подвижным составом в России..... 148	
Раздел IV. Состояние рынка перевозок в России по видам грузовых вагонов..... 151	
4.1 Состояние рынка полувагонов..... 151	
4.2 Состояние рынка цистерн..... 170	
4.2.1. Состояние рынка нефтеналивных цистерн..... 170	
4.2.2. Состояние рынка цистерн для перевозки сжиженных углеводородных газов..... 189	
4.3 Состояние рынка крытых вагонов..... 197	
4.4 Состояние рынка универсальных платформ..... 208	
4.5 Состояние рынка хопперов-минераловозов..... 219	
4.6 Состояние рынка хопперов-цементовозов..... 230	
4.7 Состояние рынка хопперов-зерновозов..... 240	
4.8 Состояние рынка фитинговых платформ..... 251	
4.9 Состояние рынка вагонов-автомобилевозов..... 276	
4.10. Состояние рынка рефрижераторных и изотермических вагонов..... 284	

Часть II

Раздел V Описание бизнеса транспортных компаний	5
5.1 <i>Описание дочерних и зависимых обществ ОАО "Российские железные дороги"</i>	5
Центр фирменного транспортного обслуживания РЖД.....	5
"Федеральная грузовая компания", АО.....	7
"Трансконтейнер", ОАО.....	18
"Рефсервис", ОАО.....	32
"Рейл ТрансАвто", ОАО.....	38
"РЖД Логистика", ОАО.....	44
5.2 <i>Universal Cargo Logistics Holding</i>	45
UCL Rail (консолидированные "ПГК", ОАО и "НТК", ООО).....	45
"Независимая Транспортная Компания", ООО.....	61
5.3 <i>Холдинг "Нефетранссервис", ЗАО</i>	66
"НефтеТрансСервис", ЗАО.....	66
"Транс Интеграция", ООО (бывш. "ЕвразТранс", ООО).....	75
5.4 <i>"Globaltrans Investment", plc</i>	78
"Ferrottrans" (бывш. "Металлоинвесттранс", ООО).....	91
"Steeltrans", (бывш "ММК-Транс", ООО).....	94
5.5 <i>РТК, ГК</i>	98
"РусТрансКом", ООО.....	101
"Русагротранс", ЗАО.....	104
"А-транс", ООО.....	107
"Грузовая компания", ООО.....	109
"ТрансЛес", ООО.....	109
5.6 <i>ГК "Rail Garant"</i>	113
5.7 <i>Железнодорожные активы АФК "Система"</i>	123
"СГ-транс", ОАО (консолидированные ж/д активы АФК "Система").....	131
5.8 <i>ГК "Сумма"</i>	143
"Трансгарант", Группа.....	146
"Русская тройка", ЗАО.....	154
5.9 <i>Независимые операторы рынка железнодорожных перевозок</i>	158
"Трансойл", ООО.....	158
"Газпромтранс", ООО.....	169
"ХК "Новотранс", ОАО.....	178
"ИСП Транс", ООО (ранее "ТЭК "Евротранс", ООО).....	185
"Евросиб СПб-транспортные системы", ЗАО.....	192
"Спецэнерготранс", ЗАО.....	199
"СИБУР-Транс", ЗАО.....	207
"Мечел-транс", ООО.....	213
"ТрансГрупп АС", ООО.....	219
"УГМК-Транс", ООО.....	226
"ЗапСиб-Транссервис", ООО.....	226
"СУЭК", ОАО.....	233
"Уралкалий", ОАО.....	240
ГК "Совфракт-Совмортранс".....	248
"МХК "ЕвроХим", ОАО.....	252
"РН-Транс", ЗАО.....	259
"СибУглеМетТранс", ООО.....	266
"Трубная грузовая компания", ЗАО.....	272
"Фосагро-транс", ООО.....	277
"РТ-оператор", ООО.....	283
"Лукойл-Транс", ООО.....	288
"Уралхим-транс", ООО.....	291
"Транспортно-логистическая компания", ООО.....	299
"Дальневосточная транспортная группа", ОАО.....	301
"ТалТЭК Транс", ЗАО.....	306
"Кузбасстрансцемент", ООО.....	309
"Магистральнефтеоргсинтез", ЗАО.....	314
"УВЗ-Логистик", ООО.....	318
"Акрон-транс", ЗАО.....	327
"Финтранс ГЛ", ООО.....	333
"Спецвагонтранс", ООО.....	337
5.10 <i>Операторы рынка железнодорожных перевозок, не входящие в ТОП-50</i>	341
"Системный транспортный сервис", ООО.....	341
"Алькон", ЗАО.....	344
"Локотранс", ЗАО.....	347
ГК "Аппарель".....	351
"Логистика1520", ООО (бывш. "Промхимтранс", ООО).....	353
"ИнтерКаргоКомпани", ЗАО.....	356



ГК "Дело"	359
"Транснефть-Логистика", ООО	361
"Востокнефтетранс", ОАО	365
"Технотранс", ООО	366
5.11 Операционный лизинг	369
Brunswick Rail.....	369
Профтранс, ЗАО (входит в Brunswick Rail)	376
УК "РэйлТрансХолдинг", ООО.....	378
"РТХ-Логистик", ЗАО (ранее ЗАО "ЗР").....	384
"ОТЭКО", ГК.....	387
"Объединенная вагонная компания", ГК.....	390
Лизинговая компания "Rail1520" (входит в ГК "Объединенная вагонная компания").....	392
Транспортная компания "Восток1520" (входит в ГК "Объединенная вагонная компания")	395
"Импром", ООО.....	397

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" 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

Об Исследовании "Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2014 г. Прогноз до 2017 г."

На фоне негативных тенденций в экономике России информация о ситуации в транспортной отрасли приобретает особую актуальность. В январе-октябре 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 продолжавшаяся переориентация грузоотправителей на другие виды транспорта (автомобильный, водный) вследствие их неудовлетворенности тарифными, нормативными и технологическими условиями железнодорожных перевозок. Ежегодный отток грузов с железнодорожного транспорта составлял в последние годы несколько десятков млн. тонн, причем в основном высокодоходных номенклатур. В ноябре 2014 года количество подвижного состава превышало 1,25 млн. вагонов, что близко к максимальной возможной нагрузке на ж/д инфраструктуру. При этом профицит вагонов и дефицит тягового подвижного состава и пропускных возможностей инфраструктуры создают проблему "узких мест" на станциях и перегонах сети, продуцируют низкие эксплуатационные показатели ОАО "РЖД". Инструмент логистического контроля, призванный разгрузить инфраструктуру, лишь ухудшает качество транспортной услуги для операторов и грузоотправителей. Все это приводит к низкой скорости и нестабильным срокам доставки грузов и порожних вагонов. В результате снижается доходность оперирования парком. В 2014 году доходность операторов от предоставления клиентам вагонов не позволяет обслуживать лизинговые платежи по большинству видов подвижного состава. 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 и большинство из них закончат 2014 год с убытками. При этом в более устойчивом положении находятся компании, обеспеченные долгосрочной грузовой базой.

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. При этом в первом полугодии 2014 года продолжились попытки консолидировать часть парка под управлением ОАО "РЖД" в форме технологического аутсорсинга. Так, в феврале 2014 года ОАО "РЖД" заключило с ОАО "ФГК" договор, по которому оператор передает в управление РЖД 114 тыс. полувагонов, а в июне Rail Garant передал 10,6 тыс. полувагонов с грузовой базой в аренду ОАО "ФГК" для работы по такой же схеме. В сентябре ЗАО "Нефтетранссервис" объявило об изучении возможности передачи части своих полувагонов в аренду ОАО "РЖД" напрямую либо ОАО "ФГК". В октябре стало известно о том, что ОАО "ХК "Новотранс" ведет переговоры с ОАО "ФГК" о передаче в аренду своего парка полувагонов (25 тыс. единиц) вместе с грузовой базой. Также 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 компанией с ОАО "РЖД" до конца 2014 года. Между тем технологический аутсорсинг показал свои как положительные, так и отрицательные стороны.

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 стратегии 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. 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 многие 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. По состоянию на начало ноября 2014 года на сети ОАО "РЖД" простаивало порядка 70 тыс. вагонов, к концу 2014 года их количество, согласно прогнозам, возрастет до 100 тыс. единиц.

В условиях сложной ситуации в железнодорожной отрасли (снижение доходов транспортных компаний, сокращение грузовой базы и объемов перевозок, снижение пропускной способности на сети и др.) становится актуальным анализ долгосрочной динамики и описание и прогнозирование тенденций развития отрасли. Такой анализ приведен в Исследовании **"Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2014 года. Прогноз до 2017 года"**. Исследование разбито на две части – аналитическую (первую) часть и бизнес-справки по 65 крупнейшим операторам подвижного состава, в том числе ТОП-50 операторов по данным ежеквартального рейтинга INFOLine Rail Russia Top.

Важным отличием обновленного Исследования от выпущенного в 2013 году является прогноз списания подвижного состава до 2017 года, динамика закупок и списания за 1 полугодие 2014 года, динамика и прогноз арендных ставок и цен на грузовые вагоны до 2018 года. Кроме того, в 2014 году информация о собственниках и операторах цистерн приведена в разрезе типов цистерн – нефтеналивные, СУГ и прочие.

Первая часть Исследования "Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2014 года. Прогноз до 2017 года" состоит из четырех основных разделов:

- Макроэкономические показатели транспортной отрасли России;
- Состояние и показатели железнодорожного транспорта России;
- Рейтинг крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава;
- Текущее состояние и перспективы развития рынка грузовых вагонов по 10 видам.

Первый раздел включает описание, анализ ключевых тенденций и долгосрочных показателей (2005-2014 гг.) железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного транспорта.

Второй раздел представляет собой подробный анализ основных тенденций развития железнодорожной отрасли в 2001-2014 гг., в том числе и основных итогов и последствий реформирования отрасли, а также, результатов нормативного регулирования отрасли. Также, во втором разделе Исследования приведены и проанализированы основные тенденции рынка оперирования подвижным составом на 2014 г., основные положения обновленной Стратегии развития холдинга РЖД до 2030 года, также проанализированы пояснительные записки к финансовому плану ОАО "РЖД" на 2015 год и инвестиционной программе ОАО "РЖД" на 2015-2017 гг. В раздел также включено описание холдинга РЖД. Кроме того, второй раздел Исследования содержит анализ динамики и структуры основных показателей рынка ж/д грузовых перевозок (грузооборот, погрузка, перевозки, среднее расстояние) в долгосрочной годовой динамике и динамике по месяцам (в том числе и в разбивке по видам грузов и типам вагонов), а также, анализ скорости и надежности доставки грузов и состояния парка ж/д подвижного состава, основных его характеристик за 2008 - I пол. 2014 гг. (в том числе средний возраст, списание и закупки нового подвижного состава, структура парка по видам подвижного состава и т.д.). В разделе также приведен прогнозы объемов перевозок и грузооборота железнодорожного транспорта до 2017 года.

Третий раздел Исследования посвящен рейтингам крупнейших операторов INFOLine Rail Russia Top с итогами операционной и финансовой деятельности компаний за 2008 - I пол. 2014 гг. Специалистами ИА "INFOLine" была проанализирована информация об основных итогах операционной деятельности более 50 крупнейших операторов ж/д подвижного состава, на долю которых по итогам I пол. 2014 года приходилось 80% общего парка подвижного состава в управлении (парк в собственности с учетом финансового лизинга, оперировании и аренде компании, без учета парка, сдаваемого оператором в аренду), 72% – парка подвижного состава в собственности и около 82% перевозок грузов железнодорожным транспортом в 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;
- объем выручки, чистой прибыли, EBITDA и чистого долга в сегменте грузовых железнодорожных перевозок; рентабельность по чистой прибыли и по показателю EBITDA
- коэффициенты долговой нагрузки

Также, в третьем разделе Исследования проанализирована конъюнктура рынка M&A сделок на рынке оперирования подвижным составом, а также, конъюнктура IPO на рынке оперирования.

Кроме количественных показателей, по которым были составлены Рейтинги, также были рассчитаны показатели эффективности деятельности операторов, в том числе технологические (общий объем грузов, перевезенный за год в одном вагоне) и финансовые (отношение выручки к количеству парка в управлении и к общему объему перевозок грузов).

В четвертом разделе Исследования приведен анализ текущего состояния и долгосрочной динамики операционных показателей рынка грузовых вагонов по их видам (полувагоны, цистерны и т.д.). Раздел содержит долгосрочную годовую динамику основных показателей рынка (грузооборот (в том числе и по типам сообщения), среднее расстояние перевозок, объем перевозок (в том числе и по типам грузов), а также, месячную динамику перевозок. Также, в разделе охарактеризованы основные параметры парка данных видов вагонов (количество на 1.07.2014 г., объем списаний и закупок за 2005 - I пол. 2014 гг. и прогноз до 2017 г., структура закупок по типам собственников и операторов, структура парка по типам собственников и операторов, крупнейшие собственники и операторы, крупнейшие лизинговые компании по количеству данных видов вагонов в лизинговом портфеле). В разделе также приведены прогнозы объемов железнодорожных перевозок и грузооборота по основным видам грузов до 2017 года (перевозки структурированы по видам подвижного состава, в которых преимущественно осуществляется перевозка соответствующего груза).

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

Бизнес-справки по компаниям сгруппированы в 4 раздела:

- **Дочерние операторские компании холдинга ОАО "РЖД"** (ОАО "Федеральная грузовая компания", ОАО "ТрансКонтейнер", ОАО "РейлТрансАвто", ОАО "Рефсервис", ОАО "РЖД Логистика");

- **Крупнейшие независимые холдинги** (Universal Cargo Logistics Holding (ОАО "ПГК", ООО "НТК"), Globaltrans (ООО "Балттранссервис", ООО "НПК", ООО "Ферротранс", ООО "Стилтранс", ООО "Севтехнотранс"), ГК Rail Garant (ООО "ТТК", ООО "Транс Синергия", ООО "Оптим ТрансАвто", ООО "Спецтрансгарант", ЗАО "Параллель", ООО "РГ-транс"), Rail Transports Company (ЗАО "РусАгротранс", ООО "Рустранском", ООО "А-Транс", ООО "Грузовая компания"), железнодорожные активы АФК "Система" (ОАО "СГ-транс", ООО "Финансовый альянс"), ГК "Сумма" (группа "Трансгарант", ЗАО "Русская тройка"), ЗАО "Нефтетранссервис" (ЗАО "Нефтетранссервис", ООО "Транс Интеграция" (бывш. "Евраз-транс"));

- **Операторы, не входящие к холдинги** (ООО "Трансойл", ООО "Газпромтранс", ОАО "ХК "Новотранс", ООО "ИСР Транс", ЗАО "Евросиб СПб-ТС", ОАО "СУЭК", ЗАО "Сибур-Транс", ООО "УВЗ-логистик", ООО "Мечел-транс", ОАО "Уралкалий", ООО "Сибуглеметтранс", ООО "Транслес", ООО "РТ-оператор", ЗАО "РН-транс", ООО "Запсиб-Транссервис", ЗАО "Спецэнерготранс", ООО "Трансгрупп АС", ГК "Совфрахт-Совмортранс", ОАО "Дальневосточная транспортная группа", ОАО "МХК "Еврохим", ЗАО "ТалТЭК Транс", ООО "Транснефть-логистика", ОАО "Востокнефтетранс", ООО "Уралхим-транс", ЗАО "ИнтерКаргоКомпани", ЗАО "Трубная грузовая компания", ЗАО "ЗР", ООО "ФосАгро-транс", ООО "Лукойл-транс", ООО "Кузбасстрансцемент", ЗАО "Магистральнефтеоргсинтез", ООО "УВЗ-Логистик", ЗАО "Акрон-транс", ГК "Технотранс", ГК "Содружество";

- **Операционный лизинг** (Brunswick Rail, ЗАО "Профтранс", УК "РэйлТрансХолдинг", ЗАО "РТХ-Логистик" (ранее ЗАО "ЗР"), ГК "ОТЭКО", ГК "ОВК", RAIL1520 (входит в ГК "ОВК"), Восток1520 (входит в ГК "ОВК", ООО "Импром");

- **Операторы, не вошедшие в ТОП-50 рейтинга INFOLine Rail Russia TOP** (ГК "Аппарель", ООО "Финтранс ГЛ", ЗАО "Алькон", ООО "Промхимтранс", ООО "Системный транспортный сервис", ГК "Дело", ЗАО "Локотранс", ООО "Спецвагонтранс").

Раздел I. Макроэкономические показатели развития транспорта в России

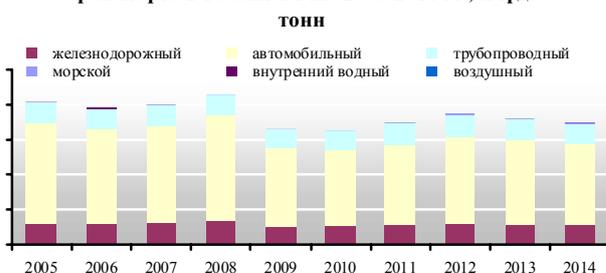
1.1 Состояние и основные показатели транспортного комплекса России

Развитие рынка грузоперевозок в течение последних 10 лет в целом соответствует развитию экономики страны: так, в период 2000-2008 гг. наблюдался стабильный рост объемов перевозок грузов, обусловленный активным развитием рынка розничной торговли, промышленности, строительного комплекса и других ключевых составляющих ВВП на фоне стабильного роста цен на углеводороды<...>

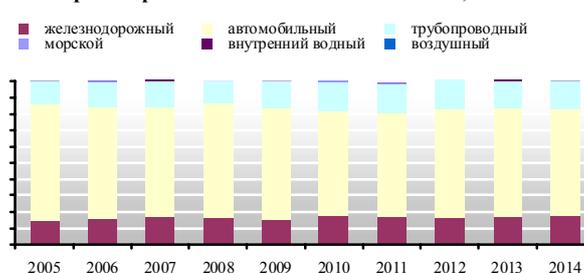


Первые месяцы 2014 года показали значительное ухудшение динамики перевозок относительно аналогичных месяцев 2013 года – так, с января по март 2014 года среднеемесячное сокращение перевозок составляло X% относительно соответствующих месяцев 2013 года. В апреле-мае 2014 года на фоне сезонного роста спроса на грузовые перевозки, среднеемесячное сокращение перевозок замедлилось до X% по сравнению с аналогичным периодом 2013 г. Однако, по итогам июня сокращение перевозок составило X% по сравнению с июнем 2013 г. <...>

Динамика объемов перевозок грузов по видам транспорта в России в I кв. 2005-2014 гг., млрд.

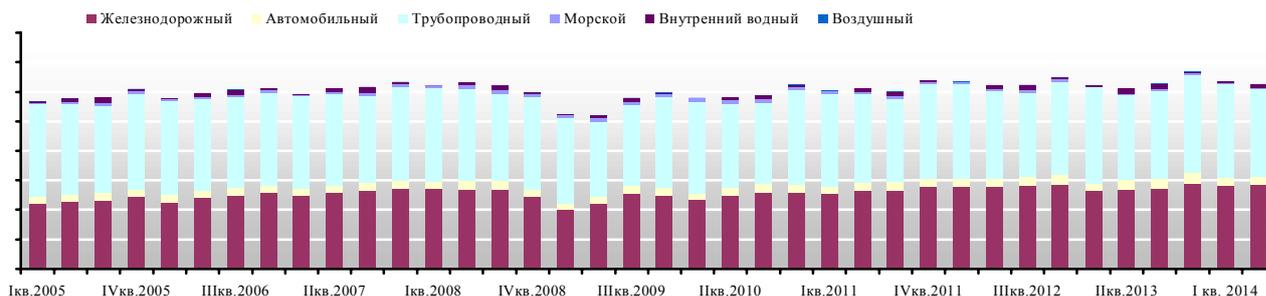


Структура объемов перевозок грузов по видам транспорта в России в I кв. 2005-2014 гг., %



По итогам 6 мес. 2014 года грузооборот автомобильного транспорта практически остался на уровне 6 мес. 2013 года, тогда как грузооборот ж/д транспорта вырос на X% относительно I пол. 2013 г. за счет <...>

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

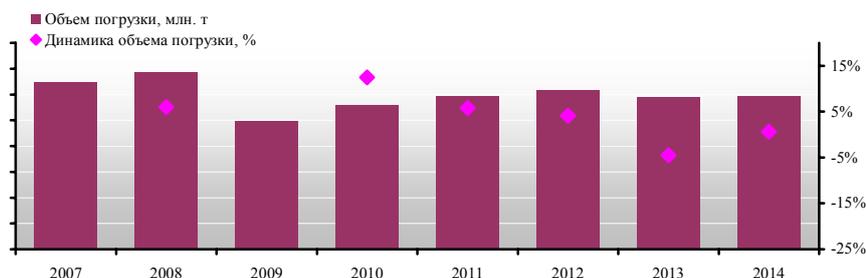


Раздел II. Состояние и показатели железнодорожного транспорта России

2.2 Основные показатели железнодорожного транспорта

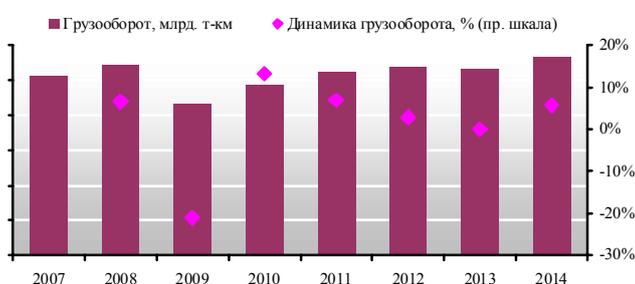
Весь 2013 год рынок ж/д перевозок находился под воздействием негативных тенденций, наблюдавшихся на рынке еще в конце 2012 года. В целом по итогам 2013 года объем погрузки на железнодорожном транспорте сократился на X % относительно 2012 года и составил X млн. тонн грузов. В январе 2014 года объем погрузки на сети вырос на X % относительно января 2013 года и составил X млн. тонн грузов. Однако уже с февраля 2014 года погрузка на сети стала падать, снижение по сравнению с результатом 2013 года по итогам февраля составило X %, по итогам марта – X %, апреля – X %, в мае снижение погрузки достигло X %.

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

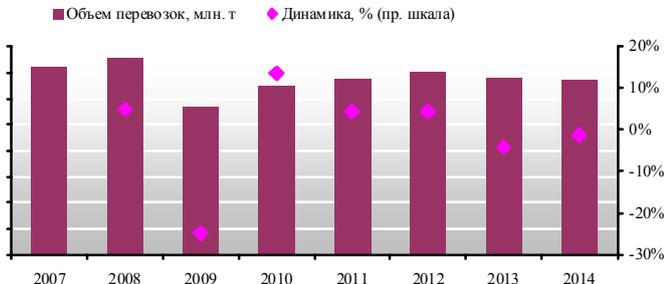


В I полугодии 2014 года грузооборот железнодорожного транспорта вырос на X% по сравнению с первым полугодии 2013 года, при этом динамика грузооборота была положительной с начала года, а по итогам 9 месяцев 2014 года рост показателя составил X% по отношению к 9 месяцам 2013 года.

Грузооборот железнодорожного транспорта России в I полугодии 2007-2014 гг.

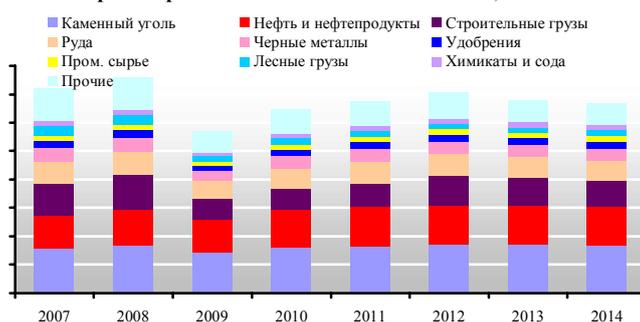


Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России в I полугодии 2007-2014 гг.

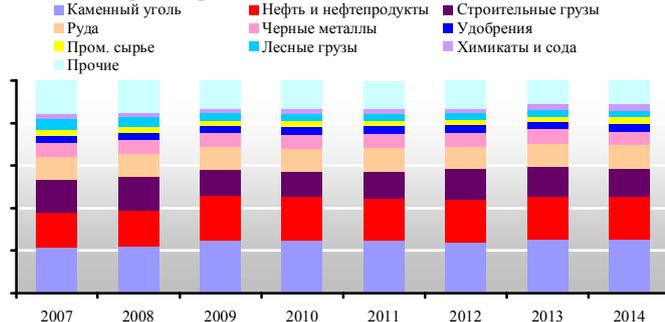


В 2013 году основным драйвером роста ж/д перевозок были перевозки удобрений, объем которых по итогам года вырос на X % относительно 2012 года. Рост перевозок удобрений обусловлен ростом экспорта удобрений в Китай, США и Украину, тогда как объем внутренних перевозок удобрений в 2013 году, напротив, сократился. 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.

Динамика перевозок основных грузов ж/д транспортом в России в I кв. 2007-2014гг., млн. т

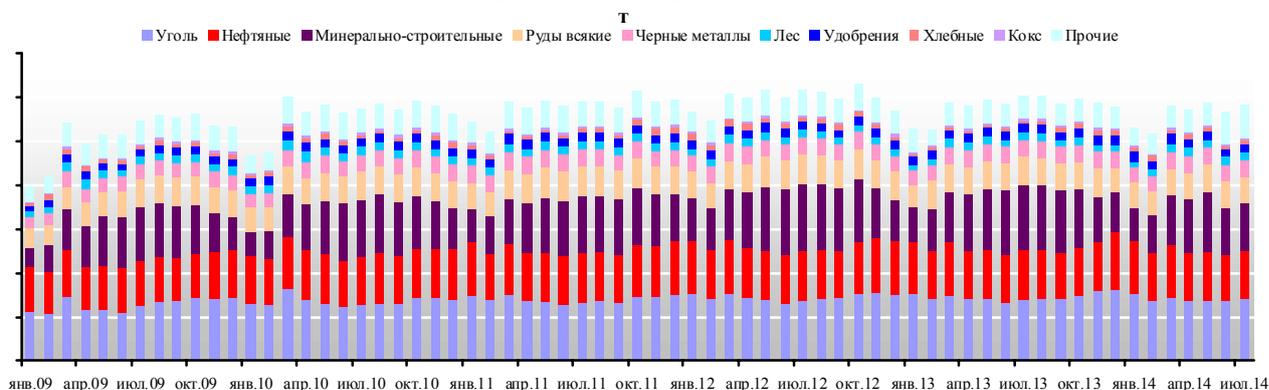


Структура перевозок основных грузов ж/д транспортом в России в I кв. 2007-2014гг., %



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 9 месяцев 2014 года погрузка лесных грузов на сети РЖД составила X млн тонн, что на X % выше уровня января-сентября 2014 года. <...>

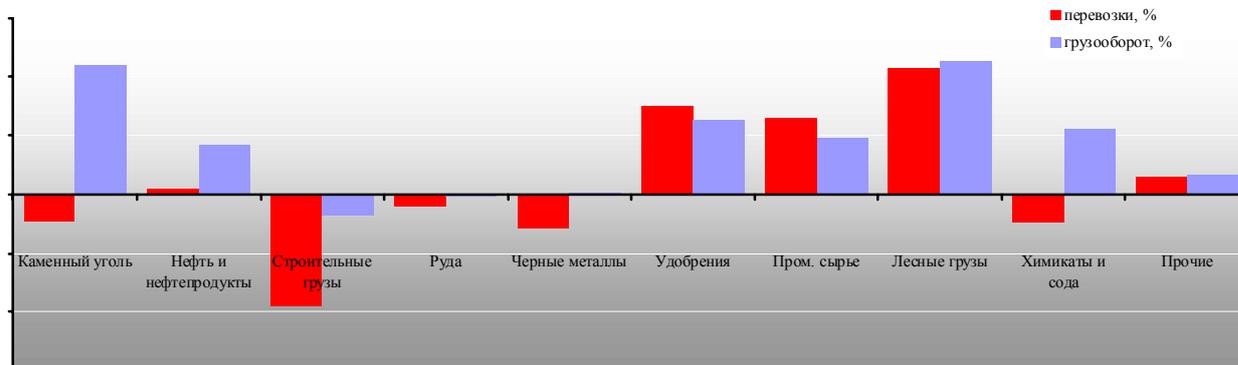
Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России по месяцам в 2009-2014гг., млн.



янв.09 апр.09 июл.09 окт.09 янв.10 апр.10 июл.10 окт.10 янв.11 апр.11 июл.11 окт.11 янв.12 апр.12 июл.12 окт.12 янв.13 апр.13 июл.13 окт.13 янв.14 апр.14 июл.14

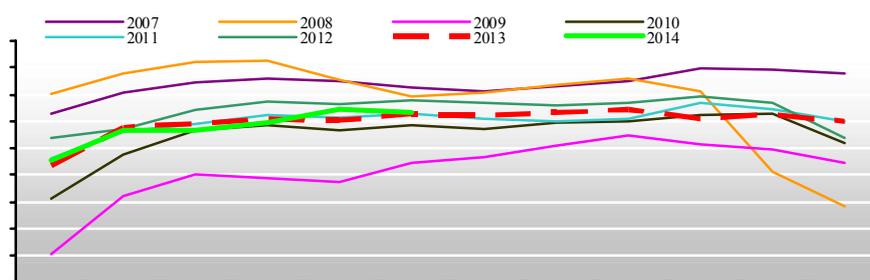
Демонстрационная версия. В разделе представлена структура и динамика показателей объема грузоперевозок, грузооборота и средней дальности перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2007-2014 гг.

Динамика грузооборота и перевозок основных видов грузов в I кв. 2014 года к I кв. 2013 года, %



В течение 2013 года среднесуточная погрузка на сети значительно отставала от 2012 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 среднесуточной погрузки превышали результаты сентября-октября 2013 года. В октябре 2014 года рост объема погрузки на сети РЖД составил X% по отношению к аналогичному показателю октября 2013 года.

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

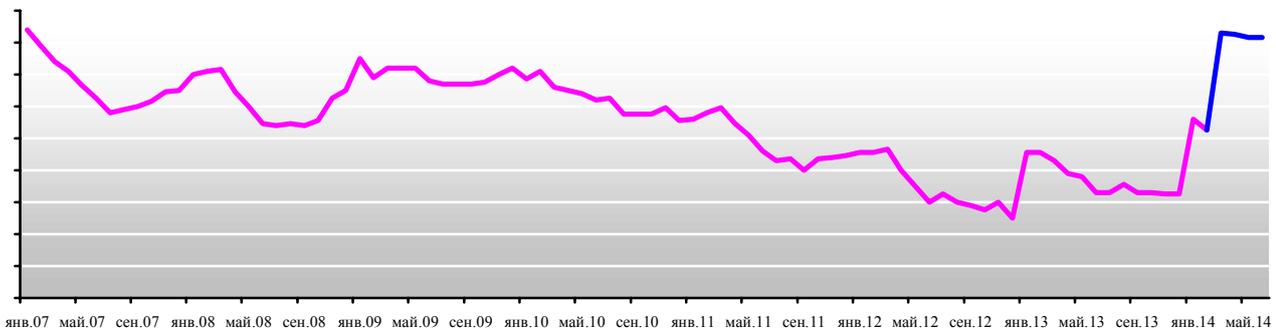


2.3 Анализ скорости и надежности доставки грузов железнодорожным транспортом

Анализ скорости 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. <...> Несмотря на попытки ОАО "РЖД" снизить нагрузку на ж/д инфраструктуру и оптимизировать перевозочный процесс в недавно созданных условиях конкурентного рынка оперирования (создание парка ВСП, принятие ЕСТП, унификация порожнего пробега полувагонов и платформ, действие приказа Минтранса №258 и т.д.), ситуация на рынке перевозок к концу 2012 года оставалась напряженной. Кроме того, остается нерешенной в ходе предыдущих этапов реформирования проблема нехватки локомотивов (так, до 15% парка не обеспечено локомотивной тягой), что в совокупности с профицитом вагонов также не способствует росту скорости. <...>

Динамика средней скорости доставки одной отправки железнодорожным транспортом в России в 2007-2014 гг., км/сут.



2.4 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 парк подвижного состава в России вырос на **X%** относительно начала года и составил **X** тыс. единиц, что близко к максимуму пропускной способности 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. В связи с этим часть парка с истекшим сроком эксплуатации не задействована в перевозочном процессе так как <...>

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)



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 апреля 2014 года и 1 июля 2014 года по принадлежности (приватный, инвентарный и парк в целом) в разрезе основных видов вагонов в таблице.

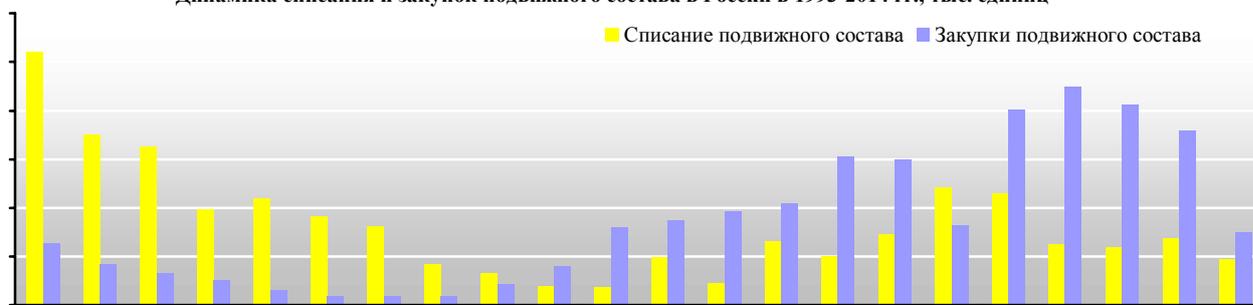
Структура парка грузового железнодорожного подвижного состава России по видам на 1 января и 1 июля 2014 года

Тип вагона	Приватный парк				Инвентарный парк				Парк в целом			
	1.01.2014	1.07.2014	1.01.2014	1.07.2014	1.01.2014	1.07.2014	1.01.2014	1.07.2014	1.01.2014	1.07.2014	1.01.2014	1.07.2014
Крытые												
Платформы												
Полувагоны												
Цистерны												
Хоппер-ЦМВ												
Минераловозы												
Окатышевозы												
Зерновозы												
Автомобилевозы												
Фитинговые												
Остальные ¹												
Всего												

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

Динамика списания и закупок грузовых вагонов в России за 1993-2014 годы представлена на диаграмме. В 2013 году объем закупок подвижного состава в стране составил X тыс. единиц, что на X% меньше, чем в 2012 году. В 2013-2014 гг основной объем закупок осуществляли аффилированные с вагоностроительными предприятиями компании ("УВЗ-Логистика", "RAIL1520" и некоторые другие).

Динамика списания и закупок подвижного состава в России в 1993-2014 гг., тыс. единиц



Раздел III. Рейтинг операторов подвижного состава

3.2 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 I кв. 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 I пол. 2014 года на долю парка в управлении ТОП-30 крупнейших операторов подвижного состава приходится около X% от общего парка подвижного состава в России. <...>

¹ В данную группу входят думпкары, хопперы-дозаторы, специализированные платформы, рефрижераторы, термосы, транспортеры

В условиях падения доходности оперирования при избыточном количестве подвижного состава на сети, многие крупнейшие операторы сокращают свой парк в управлении. Так, холдинг UCL Rail по итогам I пол. 2014 года сократил свой парк на **X%** относительно начала года <...>

Рейтинг операторов подвижного состава по количеству вагонов в управлении в 2008-2014 гг., тыс. шт.

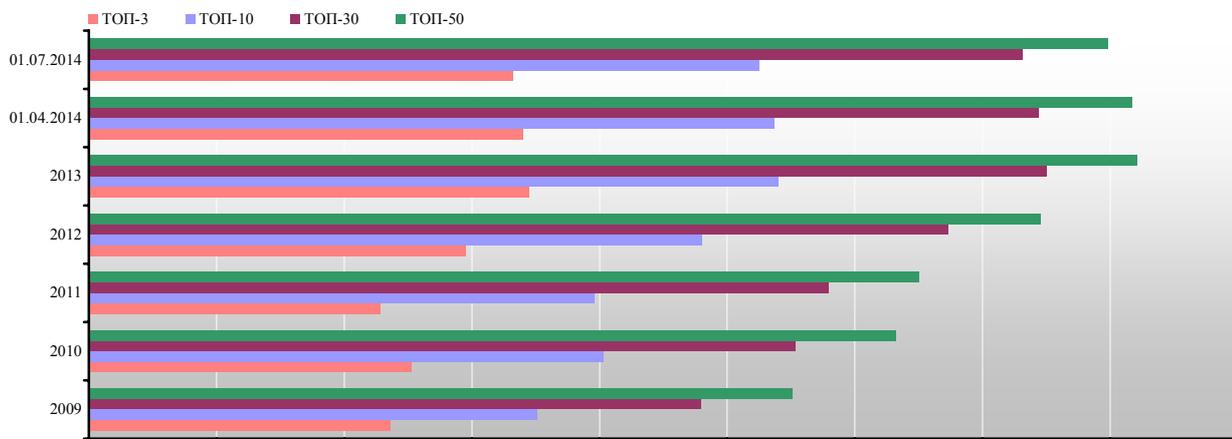
Название компании	2011	2012	2013	1.4.2014	1.7.2014	Изменение парка в I пол. 2014г. к 2013г., тыс. ед.	Динамика парка в I пол. 2014г. к 2013г., %	Место на 1.01.2014	Место на 1.04.2014	Динамика мест
UCL Rail-"ПГК", ОАО ²	166,7							1	1	⇨
UCL Rail-"НТК", ООО	28,3									
"Федеральная грузовая компания", ОАО	40,7									⇨
"Globaltrans Investment plc" ³	40,5									⇨
"Нефтетранссервис", ЗАО ⁴	59,6									⇨

Источник: ИА "INFO Line"

В связи с возвратом вагонов, находящихся в аренде у других операторов, в I пол. 2014 г. наиболее активно рос парк в управлении компаний, специализирующихся на сдаче вагонов в аренду. В частности, парк в управлении ЗАО "Спецэнерготранс" за счет сокращения количества сдаваемых в аренду вагонов вырос на **X%** относительно начала года. <...>

На диаграмме представлена динамика доли рынка операторов подвижного состава, входящих в ТОП-50 на протяжении 2009-2014 гг.⁵

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 I полугодия 2014 года

3.4 Рейтинг операторов подвижного состава по объему грузоперевозок

На долю 50 крупнейших операторов подвижного состава приходится более **X%** перевозок. Сокращение погрузки на сети "РЖД" продолжалось на протяжении всего первого полугодия 2014 года, что привело к ужесточению конкуренции между операторами и сказалось на сокращении объема перевозок ряда крупных компаний. Так, холдинг UCL Rail за 6 мес. 2014 г. перевез около **X** млн. тонн грузов, что на **X %** меньше, чем за 6 мес. 2013 г. <...>

² С 2012 года приведены консолидированные данные ОАО "ПГК" и ООО "НТК" (за 2010-2011 гг. приведен парк ОАО "ПГК"), динамика и изменение парка приведены по проформе. Парк ОАО "ПГК" за 2010-2011 гг. приведен с учетом полувагонов, сдаваемых в аренду ОАО "РЖД"

³ С учетом парка ООО "Ферротранс" и ООО "Стилтранс"

⁴ С учетом парка ООО "ЕвразТранс"

⁵ Данные за 2009-2014 гг. приводятся по тем же самым компаниям, которые входят в ТОП-3, ТОП-10, ТОП-30 и ТОП-50 на 1.07.2014



Рейтинг операторов подвижного состава по объему грузоперевозок в 2008-2014 гг., млн. тонн

Название компании	2011	2012	2013	I пол. 2013	I пол. 2014	Динамика в I пол. 2014г. к I пол. 2013г.,%	Место на 1.01.2014	Место на 1.07.2014	Динамика мест
UCL Rail	345,7								
UCL Rail-"ПГК", ОАО	284,4						1	1	⇒
UCL Rail-"НТК", ООО	61,3								
"Федеральная грузовая компания", ОАО	27,4								
ЦФТО "РЖД" (парк ВСП ⁶)	0								↑4
"Globaltrans Investment plc" ⁷	68,4								⇒
"Globaltrans Investment plc" с привлеченными вагонами ⁸	69,6								⇒
"Нефтетранссервис", ЗАО ⁹	72,9								⇒

Источник: ИА "INFOLine"

Вследствие <...> доля ТОП-3 операторов сократилась до X% (по итогам 2013 года данный показатель составлял X%). В то же время на долю ТОП-10 операторов по итогам I пол. 2014 г. пришлось X%, тогда как в I пол. 2013 г. и в 2013 г. в целом данный показатель составлял только X%, что говорит о <...>

Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг ТОП-50 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по объему грузоперевозок по итогам I полугодия 2014 года

3.5 Рейтинг операторов по грузообороту

На долю ТОП-50 крупнейших компаний, представленных в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP, в I пол. 2014 года приходилось около X% грузооборота железнодорожного транспорта в стране. Показатель грузооборота лучше позволяет оценить финансовые показатели и эффективность парка операторов. В I пол. 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 подвижного состава по величине грузооборота в 2010-2014 гг., млрд. т-км

Название компании	2011	2012	2013	I пол. 2013	I пол. 2014	Динамика в I пол. 2014г. к I пол. 2013г.,%	Место на 1.01.2014	Место на 1.07.2014	Динамика мест
UCL Rail	595								
UCL Rail-"ПГК", ОАО	532,3						1	1	⇒
UCL Rail-"НТК", ОАО	62,7								
"Федеральная грузовая компания", ОАО (включая парк ВСП)	49,8								
"Федеральная грузовая компания", ОАО	49,8								↑2

Источник: ИА "INFOLine"

Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг ТОП-50 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по грузообороту по итогам I полугодия 2014 года

⁶ Парк ВСП – полувагоны, привлеченные у ОАО "ФГК"

⁷ С учетом перевозок в парке ООО "Ферротранс" и ООО "Стилтранс". Данные за 2010г. приведены с учетом перевозок в привлеченных вагонах, данные за 2011-2013гг. – перевозки собственными и арендованными вагонами

⁸ Для реализации крупных контрактов с грузовладельцами компания в течение I пол. 2014 года привлекала около 10 тыс. полувагонов.

⁹ С учетом перевозок в парке ООО "Транс Интеграция"

3.6 Рейтинги по финансовым показателям

В рейтинг операторов подвижного состава по величине выручки от железнодорожных перевозок и сдачи вагонов в аренду по итогам 2013 года попали 20 компаний, выручка которых (без НДС) превышает 1 млрд. рублей. <...>

Рейтинг операторов по величине валовой выручки (с учетом тарифа ОАО "РЖД") в 2010-2013гг., млрд. руб. без НДС

Название компании	Наличие тарифных платежей "РЖД" в выручке	Тип отчетности	2011 2012 2013			Динамика 2013 г. к 2012 г., %	Место в 2012г.	Место в 2013г.	Динамика мест
UCL Rail-"ПГК", ОАО	нет	РСБУ							
UCL Rail-"НТК", ООО	да	РСБУ							⇒
"Федеральная грузовая компания", ОАО ¹⁰	нет	МСФО							↓1
"Globaltrans Investment plc"	да	МСФО							↑2
"Нефтетранссервис", ЗАО	да	МСФО, 2013-оценка по 9 мес.							⇒

Источник: ИА "INFOLine"

Стоит отличать валовую выручку от выручки за вычетом тарифа ОАО "РЖД" за пользование инфраструктурой и локомотивами. <...>

Рейтинг по выручке (за вычетом тарифа "РЖД") в сегменте железнодорожных перевозок и предоставления вагонов в аренду за соответствующий год, млрд. руб. без НДС

Название компании	Тип отчетности	2011 2012 2013			Динамика 2013 г. к 2012 г., %	Место в 2012г.	Место в 2013г.	Динамика мест
UCL Rail-"ПГК", ОАО	РСБУ							
UCL Rail-"НТК", ООО	РСБУ							
"Федеральная грузовая компания", ОАО	МСФО							
"Globaltrans Investment plc"	МСФО							
"Нефтетранссервис", ЗАО	МСФО							

Источник: ИА "INFOLine"

Демонстрационная версия. В разделе представлены рейтинги ТОП-50 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по выручке и показателям финансовой эффективности

Показатель финансовой эффективности использования парка по мнению ИА "INFOLine" в наилучшей степени характеризует среднедневная выручка, приходящаяся на один вагон в управлении. <...>

Выручка от оперирования за вычетом тарифа "РЖД", приходящаяся на вагон в управлении, тыс. руб. без учета НДС на вагон в день

Название компании	2010	2011	2012	2013 ¹
UCL Rail-"ПГК", ОАО ¹¹				
"Федеральная грузовая компания", ОАО				
"Globaltrans Investment plc"				

Рейтинги операторов по чистой прибыли, EBITDA и чистому долгу

Абсолютные финансовые показатели

Для более качественного и глубокого понимания финансового состояния компаний, специалистами ИА "INFOLine" были проанализированы абсолютные

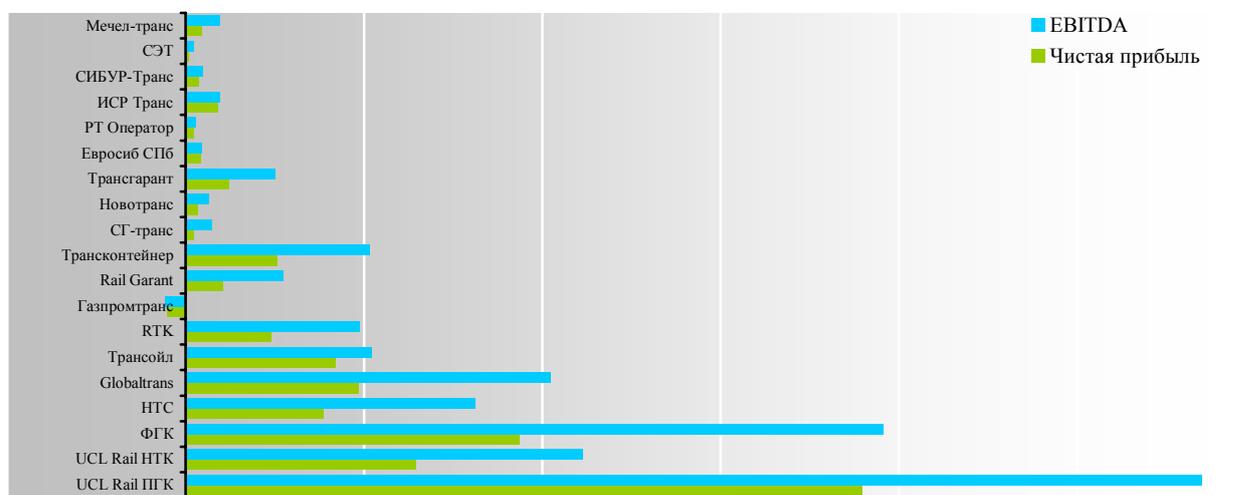
¹⁰ С учетом выручки от предоставления парка в аренду другим компаниям

¹¹ За 2008-2011гг. – данные по ОАО "ПГК", в 2012г. - консолидированные данные ОАО "ПГК" и ООО "НТК"



финансовые показатели – чистая прибыль и EBITDA¹² <...> Для холдинговых компаний RTK Rail Transports Company и консолидированным ж/д активам АФК "Система" приведены финансовые показатели по основным операторским активам – ЗАО "Русагротранс" и ОАО "СГ-транс", соответственно.

Чистая прибыль и EBITDA ТОП-20 операторов в 2013 году, млрд. руб.



3.7 Рейтинг сделок M&A на рынке оперирования

Этапизация рынка M&A в сегменте оперирования железнодорожным подвижным составом

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

Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг крупнейших сделок M&A на рынке оперирования железнодорожного подвижного состава за 2000-2014гг.

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

Сделки M&A в сегменте оперирования подвижным составом в России в 2006-2014гг.

Год	Покупатель	Продавец	Актив	Доля	Стоимость доли (пакета акций), млрд.руб.	Парк в собственности, тыс. ед.	Цена вагона в рамках сделки, млн.руб./вагон
2014	ООО "Трансойл"	WorldWide Invest	ЗАО "Нефтегтранспорт"	100%	-	3,3	-
2013	УК "РТХ"	Владельцы ЗАО "ЗР"	ЗАО "ЗР"	100%	-	5	-

Источник: ИА "INFOline"

¹² Расчетный аналитический показатель, равный следующему выражению: EBITDA = Чистая прибыль (Форма №2, строка 2400) + Уплаченный налог на прибыль (Ф2.2410) – Возмещенный налог на прибыль (Ф2.2410) + Проценты уплаченные (Ф2.2330) – Проценты полученные (Ф2.2320) + Амортизация внеоборотных активов в структуре себестоимости (Ф5.740) – Переоценка активов (Ф5.1340).

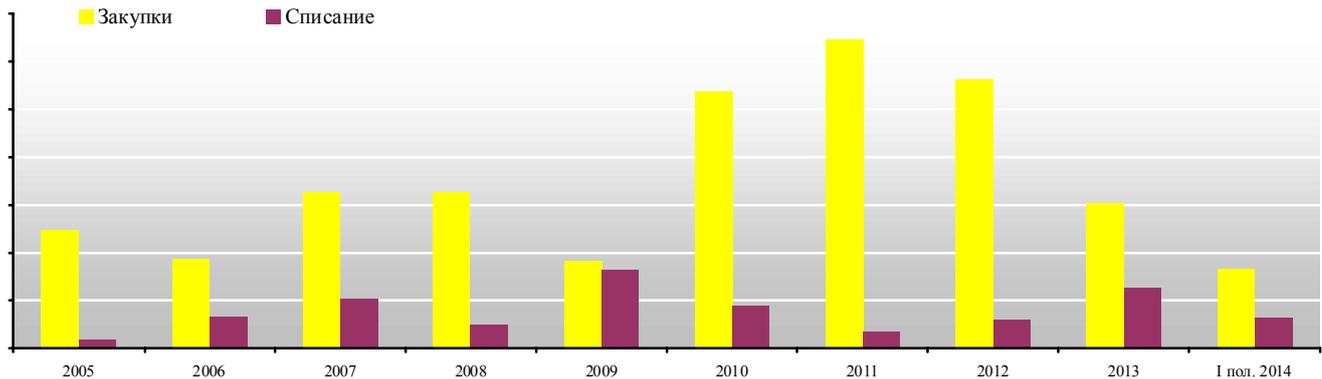
Раздел IV. Состояние рынка перевозок в России по видам грузовых вагонов

4.1. Состояние рынка полувагонов

Общее состояние парка полувагонов

Полувагоны являются основным видом грузового подвижного состава в стране - к апрелю 2014 года совокупный парк полувагонов в России составил около **XXX** тыс. единиц, что составляет примерно **XXX** % от общего вагонного парка страны.

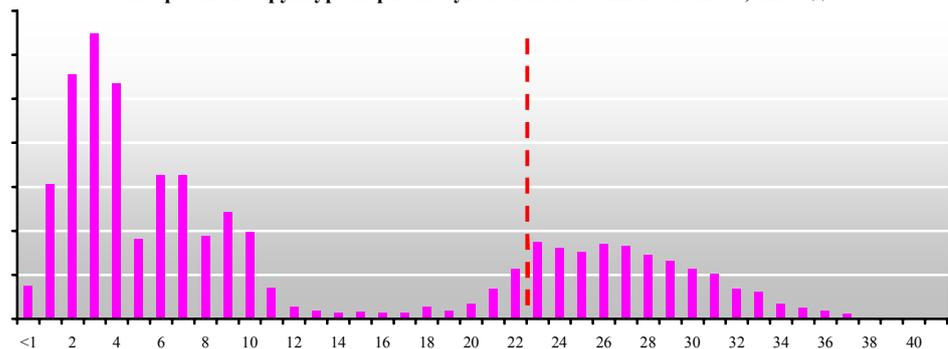
Динамика объемов списания и закупок полувагонов в России в 2005 - I пол. 2014гг., ед



Демонстрационная версия. В разделе представлены основные показатели рынка полувагонов

Средний возраст полувагонов в России на 1 июля 2014 года составлял **XXX** года при нормативном сроке службы 22 года, причем, средний возраст полувагонов значительно сократился вследствие рекордных объемов закупок в 2010-2011гг. Однако, несмотря на активное обновление парка в 2010-2011гг., к 1 июля 2014 года средний возраст более **XXX** тыс. полувагонов превышал нормативный срок. В целом, в 2013 году было списано **XXX** тыс. полувагонов с учётом списания вагонов с продлённым сроком службы, но без учета продления срока службы, по вагонам, срок службы которых истек в 2013 году<...>

Возрастная структура парка полувагонов в России на 1.7.2014, тыс. ед.



Основным источником спроса на новые полувагоны в ближайшие 2-3 года станут инновационные полувагоны. В частности, 20 января 2014 года Правительство Российской Федерации утвердило Правила предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой. Подписанный документ направлен на стимулирование приобретения инновационных грузовых вагонов с повышенной осевой нагрузкой, а также сдачи на утилизацию грузовых вагонов с истекшим сроком службы. <...>

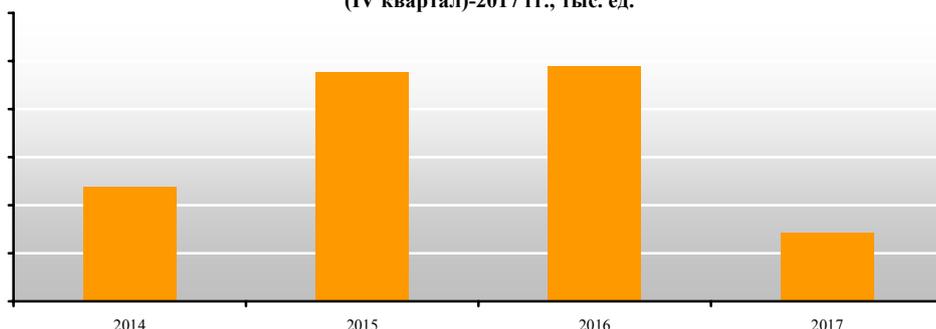
В июне 2014 года "Объединенная вагонная компания", куда входит Тихвинский ВСЗ, в дополнение собственной лизинговой структуры Rail1520 создала железнодорожного оператора "Восток1520", который будет



специализироваться на развитии тяжеловесного движения с использованием инновационного подвижного состава. По состоянию на конец июля, в управлении "Восток1520" находится около **X** полувагонов, при том, что к 2016 году "Объединенная вагонная компания" планирует увеличить парк подвижного состава своих транспортных компаний (Rail1520 и "Восток1520") до **X** тыс. вагонов всех видов <...>

Кроме того, в сентябре 2013 года угольный холдинг "СУЭК" заключил сделку с Тихвинским ВСЗ на поставку **X** полувагонов инновационного типа (вагоны на тележках BARBER S-2-R) повышенной грузоподъемностью (75 тн.). Договор заключен на 5 лет с правом выкупа вагонов через 3 года. Поставки планируется завершить до конца 1 квартала 2015 года. Еще **X** полувагонов производства "Барнаульского ВРЗ" до конца 2014 года может приобрести ЗАО "ТалТЭК Транс", вместе с заводом входящее в ГК "ТалТЭК".<...>

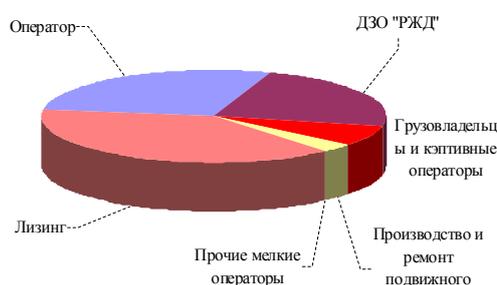
Прогноз списания полувагонов (без учета возможности продления) в 2014 (IV квартал)-2017 гг., тыс. ед.



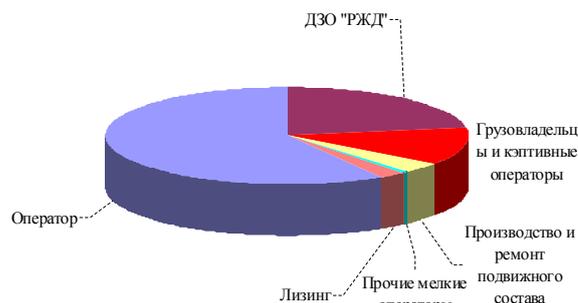
Структура и состояние парка полувагонов по собственникам

Большая часть парка полувагонов в стране находится в собственности операторских компаний, как частных (**XXX%** парка полувагонов), так и ДЗО "РЖД" (в собственности ОАО "ФГК" и инвентарного парка находится **XXX%** парка полувагонов). Собственниками еще порядка **XXX%** парка полувагонов являются оперлизинговые компании, в том числе и занимающиеся самостоятельным оперированием (например, ООО "УВЗ-Логистик" и УК "РэйлТрансХолдинг"). Структура парка полувагонов по типам операторов соответственно отличается от структуры парка по типам собственников в сегменте лизинговых компаний, которые не занимаются самостоятельным оперированием подвижным составом.

Структура парка полувагонов в разрезе типов собственников на 1.07.2014, %



Структура парка полувагонов в разрезе типов операторов на 1.07.2014, %



В сентябре 2013 года стало известно, что ООО "УВЗ-Логистик", ГК Rail Garant и ЗАО "Спецэнерготранс" планируют объединить свои парки полувагонов (вероятнее всего путем создания СП, которому в аренду будут переданы полувагоны). В случае реализации данных планов на рынке оперирования полувагонами появится новый игрок уровня группы Globaltrans.

Парк полувагонов в России в разрезе крупнейших собственников и операторов¹³ (без лизинговых компаний) на 1 июля 2014г.

Тип компании	Название	Собственность ¹⁴		Управление	
		Кол-во вагонов	Средний возраст	Кол-во вагонов	Средний возраст
РЖД	"Российские железные дороги", ОАО				
ДЗО "РЖД" *	"Федеральная грузовая компания", ОАО				
Оператор	Universal Cargo Logistics Holding				
Оператор *	"Первая грузовая компания", ОАО				

Общий парк полувагонов

Источник: ИА "iNFOLine"

Как уже отмечалось, в 2012-13гг. в связи с ухудшением конъюнктуры рынка аренды полувагонов, некоторые арендные (в том числе занимающиеся операционным лизингом) компании вышли на рынок самостоятельного оперирования.

Крупнейшие лизинговые компании по количеству полувагонов в лизинговом портфеле на 1 июля 2014 года.

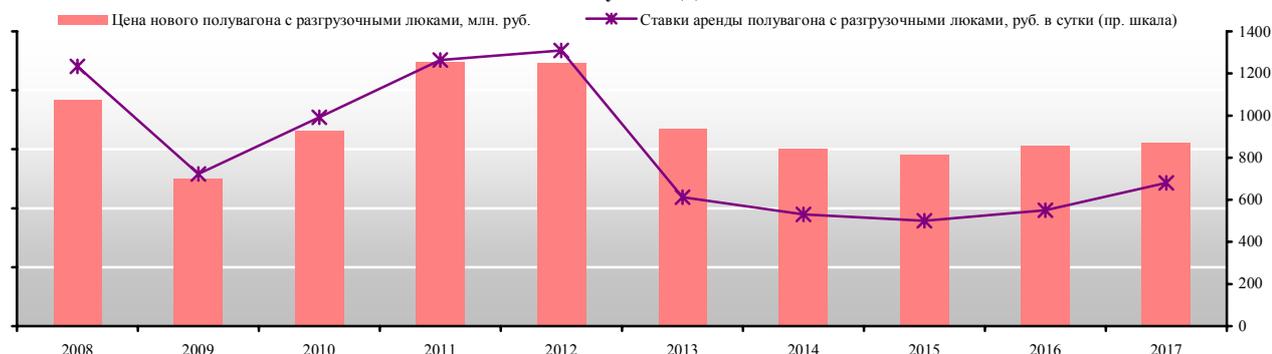
Тип лизинга	Название	Собственность	
		Кол-во вагонов	Средний возраст
Финансовый	"ВТБ-Лизинг", ГК		
Финансовый	"ВЭБ-лизинг", ОАО		
Финансовый	"Сбербанк Лизинг", ЗАО		

Источник: ИА "iNFOLine"

Динамика цен и арендных ставок на рынке полувагонов России

<...> В январе-апреле 2014 года суточная доходность на полувагон оценивалась уже в диапазоне X руб., на ряде направлений она падала до X руб. К августу 2014 года из-за сезонного увеличения перевозок грузов в полувагонах (рост на X% по отношению к показателю июля 2014 года) ставка аренды на данный вид подвижного состава выросла до X руб./сутки с X руб./сутки (X% по сравнению с июлем 2014г.). В сентябре рост ставок на полувагоны укрепился, ставка аренды на этот вид подвижного состава выросла до X руб./сутки. Причиной тому послужило <...> В целом, по итогам 2014 года ожидается снижение арендных ставок на полувагоны на X% относительно 2013 г. В 2015 г. снижение арендных ставок на полувагоны продолжится до уровня X руб. в связи с <...> В 2017-2018 гг. арендные ставки вырастут до X руб. из-за массового списания полувагонов и увеличения доли более дорогих и экономически эффективных инновационных полувагонов с нагрузкой 25 тонн на ось.

Динамика ставок аренды и стоимости полувагонов в России в 2008-2014 гг. и прогноз до 2017 года, без учета НДС



¹³ Компании отсортированы по убыванию парка, причем, холдинги приведены вместе со своими дочерними компаниями (они обозначены знаком "*")

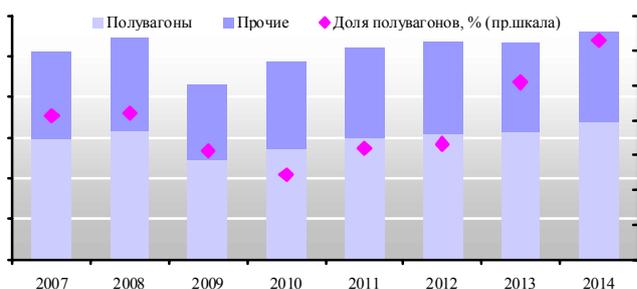
¹⁴ Без учета финансового лизинга



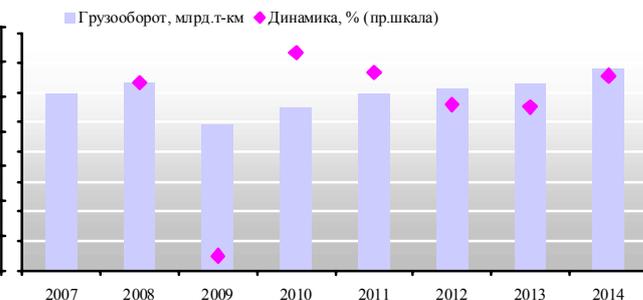
Основные показатели перевозок грузов в полувагонах

На долю грузооборота полувагонов приходится более половины всего грузооборота ж/д транспорта в стране. Высокие показатели грузооборота формируются в основном за счет высоких объемов перевозок грузов в полувагонах, на которые также в среднем приходится порядка X% ж/д перевозок грузов в России, при том, что средняя дальность перевозок грузов в полувагонах примерно равна средней дальности перевозок грузов ж/д транспортом.

Динамика грузооборота ж/д транспорта в России в I кв. 2007-2014гг. по видам вагонов, млрд.т-км

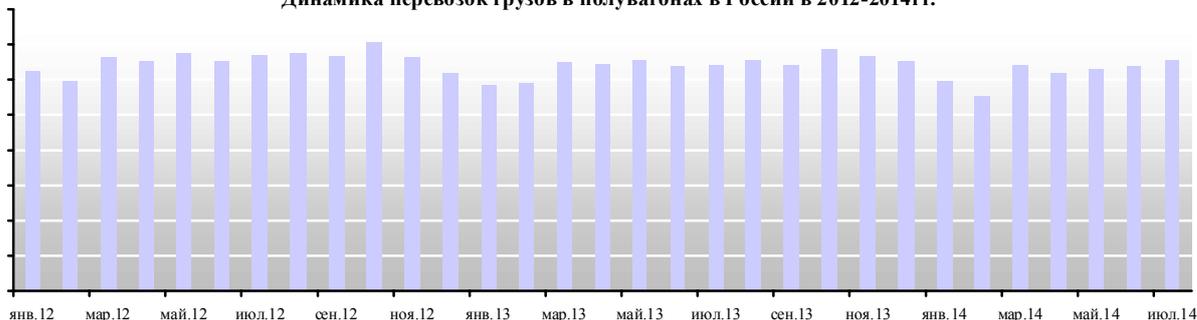


Динамика грузооборота полувагонов в России в I кв. 2007-2014гг., млрд.т-км



Тем не менее, на фоне кризиса и проводимой реформы ОАО "РЖД", вызвавшей на рынке острый дефицит полувагонов и рост арендных ставок, доля перевозок грузов в полувагонах сокращалась в 2008-2010гг и по итогам 2010 года составляла менее XXX%. Однако посткризисное восстановление промышленности и рост спроса на полувагоны способствовали устойчивому росту объемов перевозок грузов в полувагонах в 2010-2014гг. <...>

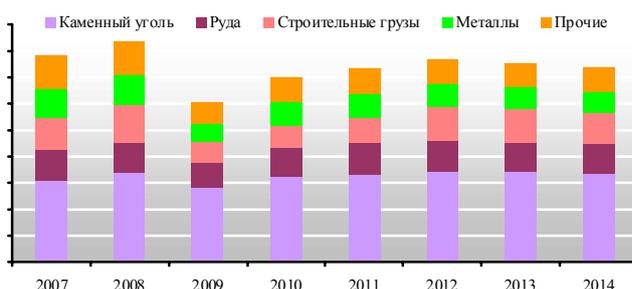
Динамика перевозок грузов в полувагонах в России в 2012-2014гг.



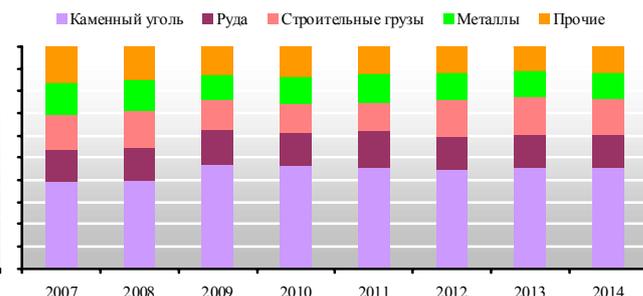
Видовая структура перевозок грузов в полувагонах

В структуре перевозок по видам грузов, преобладают каменный уголь, строительные материалы, руда и металлы, причем, совокупная доля указанных групп грузов в общем объеме перевозок грузов в полувагонах превышает XXX%. На протяжении 2004-2014гг. более XXX% перевозок грузов в полувагонах приходилось на каменный уголь, еще по XXX% перевозок приходилось на строительные грузы и руду, около X% составляли перевозки металлов. <...>

Динамика перевозок грузов в полувагонах в России в I кв. 2007-2014гг. по видам грузов, млн.т.

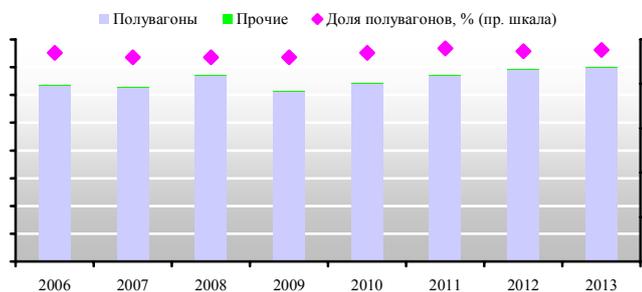


Структура перевозок грузов в полувагонах в России в I кв. 2007-2014гг. по видам грузов, %

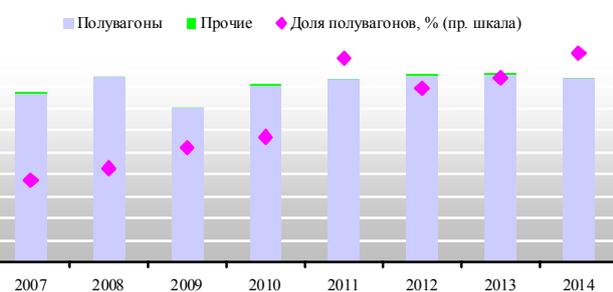


Полувагоны являются преобладающим видом вагонов для перевозок каменного угля – в 2006-2014гг. практически 100% перевозок каменного угля приходилось на полувагоны. <...>

Динамика перевозок каменного угля в России в 2006-2013 гг. по видам вагонов, млн. тонн

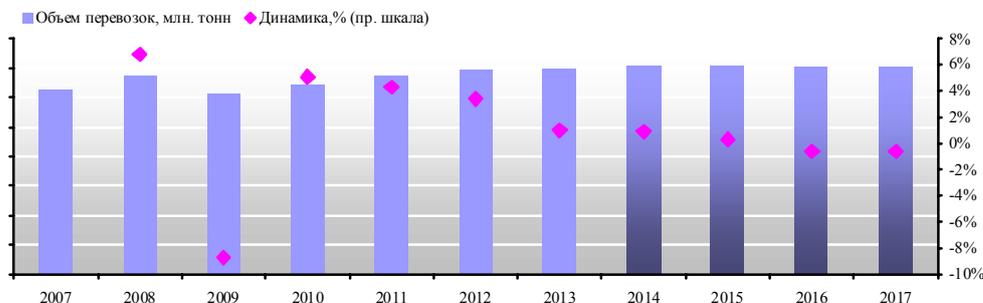


Динамика перевозок каменного угля в России в I кв. 2007-2014гг. по видам вагонов, млн. тонн



В целом, по итогам 2014 года ожидается рост перевозок каменного угля примерно на 1% относительно аналогичного показателя 2013 года. При этом до конца 2014 года прогнозируется замедление темпов роста российских экспортных поставок угля, что обусловлено следующими факторами <...>

Динамика перевозок угля в России в 2007-2013гг. и прогноз на 2014-2017гг., млн. тонн



Рынок перевозок грузов в полувагонах достаточно консолидирован – на долю 5 крупнейших операторов приходится более 50% рынка перевозок. По итогам Крупнейшими на рынке перевозок грузов в полувагонах являются: ОАО "ФГК", ОАО "ПГК", ЗАО "Нефтетранссервис" и Globaltrans.. <...>

Демонстрационная версия. В разделе представлены основные показатели рынков полувагонов, цистерн, платформ, крытых вагонов, хопперов, автомобилевозов, рефрижераторных вагонов

Раздел V. Описание бизнеса транспортных компаний России

"ИСР Транс", ООО (ранее "ТЭК "Евротранс", ООО)

Место в общем ранговом рейтинге INFOLine Rail Russia TOP в 2013 г.	Позиция № 14	↓1
Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по величине парка в управлении в 2013 г.	Позиция № 24	↓5
Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по величине парка в собственности в 2013 г.	Позиция № 16	↓2
Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по объему перевозок грузов в 2013 г.	Позиция № 15	↑1
Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по вырубке 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 "ИСР Транс" специализируется на оказании транспортно-экспедиторских услуг по ж/д перевозкам нефтеналивных грузов. ООО "ИСР транс" также оказывает услуги по перевалке и хранению нефтепродуктов и интермодальным контейнерным перевозкам. Компания оказывает услуги по транспортно-экспедиторской деятельности на 10 из 17 железных дорог России и по организации грузоперевозок на железных дорогах стран СНГ и Балтии. Компания имеет представительства в городах Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Краснодар, Уфа, Орск, Женева. С февраля 2013 года компания функционирует на рынке под брендом "ISR trans".

Руководитель

Халилов Роман Искендерович



Год рождения: 1977

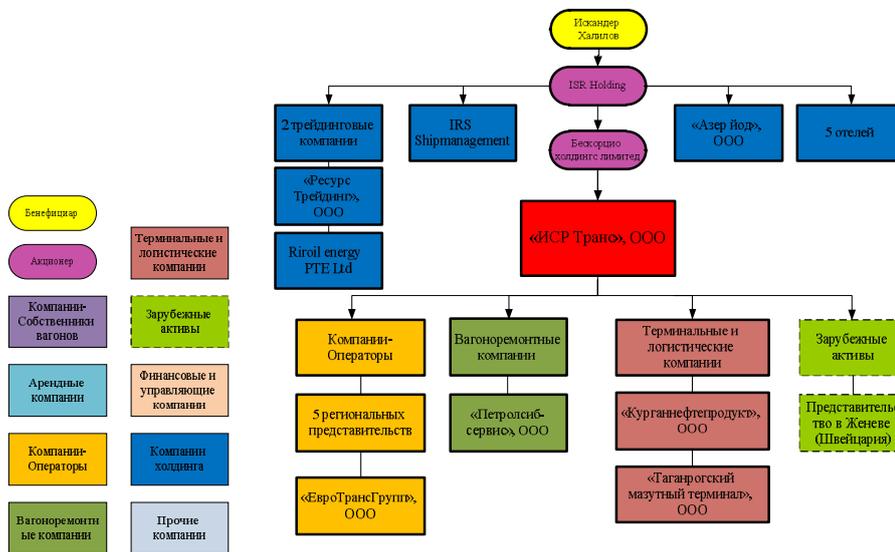
Окончил факультет международного бизнеса Международного Университета Женевы
С 1997 года работал в должности трейдера в группе "Лукойл"
С 2004 года возглавляет нефтяную торговую компанию RIROIL (Швейцария), входящую в ISR – Holding, является инициатором и руководителем проекта по развитию йодового сектора в Нефтехалах, Председателем Правления Транспортно-экспедиторской компании ООО "ИСП Транс" в Москве
С октября 2013 года по наст. время – председатель Правления ISR-trans

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.

ООО "ИСП Транс" имеет собственный диспетчерский аппарат.

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



Структура уставного капитала

По состоянию на октябрь 2014 года 99,9% уставного капитала ООО "ИСП Транс" принадлежит компании <...>

Ключевые сделки M&A

В 2008 году в ходе программы реализации непрофильных активов нефтяной компании "Лукойл", холдинг ISR, контролирующий ООО ТЭК "Евротранс", приобрел 2 лизинговые компании – ООО "Рейлкар" и ООО "Транс-сервис", совокупный парк которых состоял из X нефтеналивных цистерн. <...>

Активное становление парка компании началось в 2010 году, когда проходила продажа части инвентарного парка, в том числе в августе 2010 года ЗАО "Нефтетранссервис" выиграло тендер на приобретение X тыс. полувагонов, предложив X млрд. рублей при стартовой цене X млрд. рублей. В ноябре 2010 года оператор выиграл еще X тыс. полувагонов, предложив X млрд. рублей при стартовой ставке X млрд. рублей

Характеристики M&A сделок ООО "ИСП транс" в 2008-2014г

Год	Покупатель	Продавец	Актив	Стоимость доли Доля (пакета акций), млрд.руб.	Парк в собственности ¹⁵ приобретаемого актива, тыс. ед.	Цена вагона в рамках сделки, млн.руб./вагон
2014	ООО "ИСП транс"	-				
2013	ООО "ИСП транс"	ОАО "Сбербанк России"				

Источник: ИА "INFOLine"

В конце августа 2013 года "ИСП транс" стало победителем аукциона по покупке X% долей ООО "Курганнефтепродукт", которое владеет "Таганрогским мазутным терминалом". Мощность терминала – X млн. тонн в год. Стоимость сделки составила 1,6 млрд. рублей (начальная цена аукциона). Ранее данным активом владело ОАО "Сбербанк России", которое выставило X% акций ООО "Курганнефтепродукт" на аукцион в июле 2013 года.

¹⁵ С учетом финансового лизинга

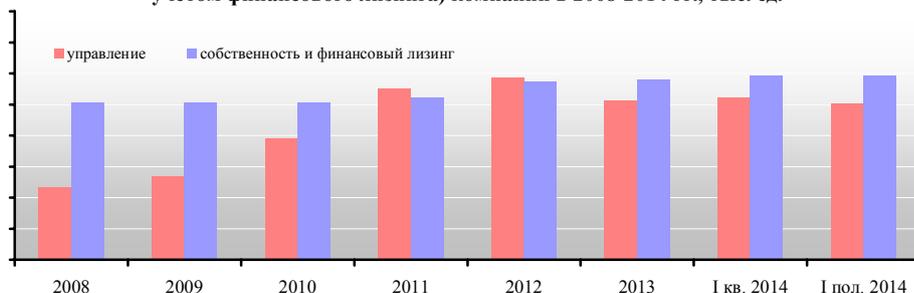


В марте 2014 года ООО "ИСП Транс" приобрело X% доли участия в уставном капитале ООО "ЕвроТрансГрупп" и стало 100% собственником.

Динамика величины парка подвижного состава

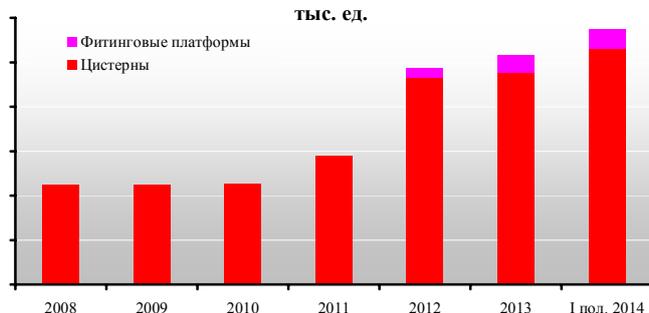
По итогам 2013 года в собственности (с учетом финансового лизинга) ООО "ИСП Транс" находилось X тыс. вагонов, что на X% превышает уровень 2012 года за счет приобретения оператором нового подвижного состава в 2013 году.

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

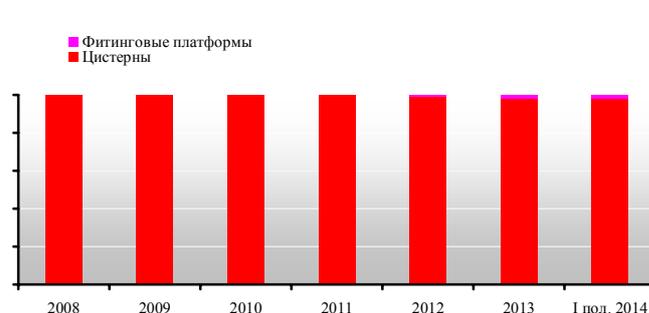


Парк в управлении ООО "ИСП Транс" по итогам 2013 года сократился на X% вследствие завершения сроков договоров аренды части вагонов и к 1.01.2014 составил X тыс. вагонов. В течение первого полугодия 2014 года парк компании как в управлении вырос по отношению к началу 2014 года на X%, в то время как собственный парк (с учетом финансового лизинга) сократился по отношению к началу года на X%. <...>

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



Структура парка в собственности (с учетом финансового лизинга) компании в 2008-2014гг., %



Закупки подвижного состава

В течение 2012 года "ISR trans" осуществил ряд сделок по приобретению подвижного состава, наиболее заметными из которых стали: приобретение на условиях лизинга X цистерн у "Альфа-лизинг", привлечение X цистерн производства "УВЗ" у "Сбербанк-лизинг". В целом, за 2012 год компанией было приобретено X тыс. ед. подвижного состава. В течение 2013 года ООО "ИСП Транс" приобрело X платформ и 100 цистерн на условиях финансового лизинга. Динамика закупок нового подвижного состава в 2011-2014 г.г. приведена ниже.

Закупки подвижного состава "ISR trans" 2011-2014 гг.

Год и месяц заключения сделки	Количество вагонов	Тип вагона	Модель вагона	Завод-производитель подвижного состава	Лизинговая компания (если приобретено в лизинг)
Январь 2013	~10		13-97744-01	ОАО "Трансмаш"	ООО "Альфа-Лизинг"
Март 2013	~10	Платформа			
Июнь 2013	~10				
Сентябрь-ноябрь 2013	~100	Цистерна для нефтепродуктов			
Всего в 2013	~130				

Год и месяц заключения сделки	Количество вагонов	Тип вагона	Модель вагона	Завод-производитель подвижного состава	Лизинговая компания (если приобретено в лизинг)
Март 2014		Для бензина и светлых нефтепродуктов			
Март 2014		Для нефтепродуктов			
Март 2014		Фитинговая платформа			
Всего в 2014					

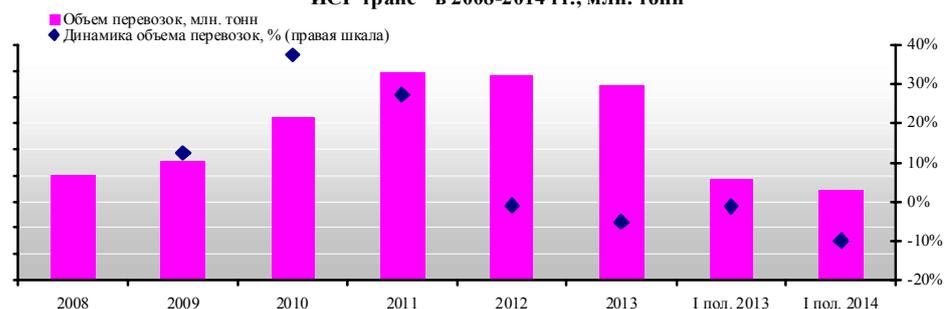
Источник: данные компании

ООО "ИСП Транс" планирует в 2014 году приобрести X тыс. цистерн в рамках проводимой компанией программы по замене устаревшего подвижного состава – несмотря на высокий средний возраст вагонов-цистерн ООО "ИСП Транс" (X лет), в 2014-2015 годах истекает срок эксплуатации менее X % вагонов-цистерн. В течение первого полугодия 2014 года компания приобрела на условиях финансового лизинга X нефтеналивных цистерн и X фитинговых платформ.

Динамика объема перевозок

<...> 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 холдинга ОАО "Русский уголь".

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

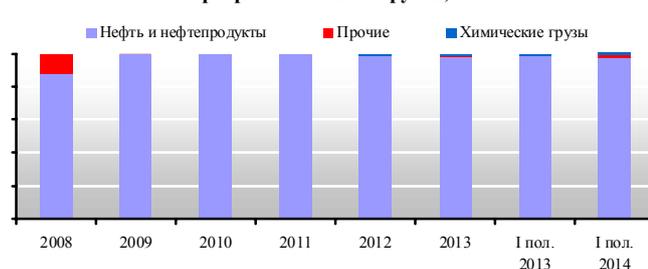


По итогам 2013 года объем перевозок грузов ООО "ИСП Транс" сократился на X % относительно 2012 года и составил X млн. тонн, что было обусловлено сокращением объемов предъявляемых к перевозке грузов, особенно нефтепродуктов, объем перевозок которых сократился на X% по сравнению с 2012 годом. В первом полугодии 2014 года динамика перевозок грузов компанией осталась отрицательной – снижения объема перевозок по сравнению с аналогичным периодом 2013 года составило почти X%. 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%. Примерно X% парка вагонов-цистерн для нефтеналивных грузов используются для перевозки светлых нефтепродуктов (бензин, дизельное топливо) и X% – для вязких (мазут, битум, масла).

Динамика перевозок компании за 2008-2014 гг. в разрезе основных грузов, млн. тонн



Структура перевозок компании за 2008-2014 гг. в разрезе основных грузов, %



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

Основные клиенты и направления перевозок грузов ООО "ИСП Транс"

Клиент	Станция отгрузки	Направление перевозки	Груз
ОАО "ЛУКОЙЛ" – ОАО "ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез"	ст. Зеледино Горьковской железной дороги	внутренний рынок, экспорт <...>	дизельное топливо, бензин, мазут
ООО "ФортеИнвест"			

Источник: данные компании

Финансовые показатели

Динамика финансовых показателей ООО "ИСП Транс" по МСФО в 2011-2013 гг.

Показатель	2011	2012	2013
Выручка по МСФО, млн. руб. без НДС в том числе:	19081		
Выручка за вычетом тарифа ОАО "РЖД", в том числе:	9883		
Выручка от оперирования подвижным составом	8108		
Выручка от сдачи подвижного состава в аренду	1756		
Чистая прибыль, млн. руб.	1666		

Источник: данные компании

Выручка компании по итогам 2013 года снизилась на **X%** по сравнению с аналогичным показателем 2012 года и составила **X** млрд рублей. **X%** выручки составляет выручка от оперирования подвижным составом, **X%** приходится на выручку от сдачи подвижного состава в аренду.

Чистая прибыль компании в 2013 году (по предварительным данным управленческой отчетности) сократилась на **X%** по сравнению с 2012 годом. Рентабельность компании при этом снизилась до **X%**, в 2012 году аналогичный показатель составлял **X%**.

Отчетность по РСБУ

I квартал 2014 года компания завершила с убытком в **X** млн рублей. Выручка в первом квартале 2014 года составила **X** млрд рублей.

Бухгалтерский баланс ООО "ИСП Транс" в 2008-2013 гг., тыс. руб. на конец года

Код строки	Показатель	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1110	Нематериальные активы	10					
1120	Результаты исследований и разработок						
1150	Основные средства	1576485					

Источник: данные ЕГРЮЛ

Отчет о финансовых результатах ООО "ИСП Транс" в 2008-2013 гг., тыс. руб.

Код строки	Показатель	2008	2009	2010	2011	2012	2013
2110	Выручка	4249451					
2120	Себестоимость продаж	3333660					
2100	Валовая прибыль (убыток)	915791					

Источник: данные ЕГРЮЛ

Перечень таблиц и графиков

Раздел I Макроэкономические показатели развития транспорта в 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 2005-2013 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 2005-2014 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 в I кв. 2005-2014 гг., млн. тонн
- Структура объемов перевозки грузов по видам транспорта в России в I кв. 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 в I кв. 2005-2014 гг., млрд. т-км
- Структура грузооборота по видам транспорта в России в I кв. 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

Раздел II Состояние и показатели железнодорожного транспорта России

Графики

- Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России по направлениям в 2005-2013 гг., млн. т
- Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России по направлениям в 2005-2013 гг., %
- Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России по направлениям в I кв. 2007-2013 гг., млн. т
- Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России по направлениям в I кв. 2007-2013 гг., %
- Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России по направлениям в 2009-2014 гг., млн. т
- Динамика международных перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России по типам границ в 2009-2014 гг., млн. т
- Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в 2000-2013 гг., млн. тонн
- Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в I кв. 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 в I кв. 2007-2014 гг.
- Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России в I кв. 2007-2014 гг.
- Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2005-2013 гг., млн. т
- Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2005-2013 гг., %
- Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в I кв. 2007-2014 гг., млн. т
- Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в I кв. 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 2005-2013 гг., млрд. т-км
- Структура грузооборота основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2005-2013 гг., %
- Динамика грузооборота основных видов грузов ж/д транспортом в России в I кв. 2007-2014 гг., млрд. т-км
- Структура грузооборота основных видов грузов ж/д транспортом в России в I кв. 2007-2014 гг., %
- Грузооборот основных видов грузов на ж/д транспорте в I-IV кварталах 2007-2014 гг., млрд. т-км
- Динамика грузооборота и перевозок основных видов грузов в I кв. 2014 года к I кв. 2013 года, %
- Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в I-IV кварталах 2005-2014 гг.
- Динамика объемов среднесуточной погрузки в 2005-2014 гг., тыс. тонн.
- Динамика погрузки и объемы остатков грузов на складах грузоотправителей (на конец периода) в 2011-2013 гг.
- 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 в I кв. 2007-2014 гг. по сегментам доходности, млн. тонн
- Структура ж/д перевозки грузов в I кв. 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 I кв. 2007-2014, млрд. т-км
- Структура грузооборота на ж/д транспорте России по типам вагонов в I кв. 2007-2014 гг., %
- Динамика объема грузоперевозок ж/д транспортом по типам вагонов в России в I кв. 2007-2014 гг., млн.
- Структура грузоперевозок ж/д транспортом по типам вагонов в России в I кв. 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
- Среднее расстояние перевозки грузов ж/д транспортом в России в I-IV кв. 2007-2014 гг., км
- Структура среднего расстояния перевозки грузов ж/д транспортом по типам вагонов в I кв. 2007-2014 гг., км
- Распределение ж/д перевозок по диапазонам расстояний в России в 2005-2013 гг., млн. тонн



- Динамика средней и участковой скорости доставки одной отправки железнодорожным транспортом в России в 2005-2013 гг., км/сут.
- Динамика средней скорости доставки одной отправки железнодорожным транспортом в России в 2007-2013 гг., км/сут.
- Динамика величины парка подвижного состава и величины порожнего пробега вагонов в России в 2007-2014 гг., км/сут.
- Динамика среднесуточной погрузки и средней дальности перевозок грузов на ж/д в России в 2005-2014 гг.
- Динамика парка подвижного состава в СССР в 1988 и в России 1993-2014 гг., тыс. ед. на конец периода
- Структура парка подвижного состава по видам на 1.01.2014 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 1993-1 кв. 2013г, тыс. ед.
- Динамика закупок грузовых вагонов в России в 2009-2013гг. и за I кв. 2014 гг., тыс. ед.
- Динамика списания грузовых вагонов в России в 2010-2013гг. и за I кв. 2014 гг., тыс. ед.
- Динамика парка подвижного состава РФ по типам загрузки в 2012-2013гг., тыс. ед.
- Динамика парка полувагонов в РФ по типам загрузки в 2012-2013гг., тыс. ед.
- Динамика ставок аренды и стоимости полувагонов в России в 2007-2013 гг., без учета НДС
- Средний возраст и нормативный срок службы грузовых вагонов в России на 1 января и 1 июля 2014 гг., лет
- Динамика грузооборота железнодорожного транспорта и среднегодового парка подвижного состава в 1990-2013 гг.
- Удовлетворенность грузоотправителей качеством ж/д перевозок в 2012-2013гг.
- Динамика объема ж/д перевозок в 2005-2014гг. и прогноз на 2015-2017гг., млн. тонн
- Динамика грузооборота ж/д транспорта в 2005-2014гг. и прогноз на 2015-2017гг., млрд. т-км
- Динамика среднего расстояния ж/д перевозок в 2005-2014гг. и прогноз на 2015-2017гг., км
- Динамика показателей ОАО "РЖД" по РСБУ в 2003-2014 гг
- Динамика показателей ОАО "РЖД" по МСФО в 2003-2014 гг
- Динамика индексации тарифов и государственных субсидий ОАО "РЖД" в 2004-2014 гг и прогноза на 2015-2018 гг

Таблицы

- Сроки реализации Программы развития тяжеловесного движения на железнодорожном транспорте России
- Объем перевозок грузов по железной дороге в I-IV кварталах 2009-2014 гг., млн. тонн
- Объем погрузки грузов на железной дороге в I кв. 2013-2014 гг., млн. тонн
- Динамика парка вагонов и грузооборота вагонов в 2013гг
- Структура парка грузового железнодорожного подвижного состава России по видам на 1 января и на 1 июля 2014г.
- Возрастная структура парка подвижного состава России по видам вагонов на 1 июля 2014 года
- Сравнительный анализ состояния вагонного парка, грузооборота и перевозок грузов в 1992 и 2014(оценка) гг.
- Финансовые показатели ОАО "РЖД" по РСБУ в 2003-2014 гг., млрд. руб.
- Финансовые показатели ОАО "РЖД" по МСФО в 2003-2014 гг., млрд. руб. (согласно консолидированной отчетности)
- Доли участия ОАО "РЖД" в дочерних и зависимых сообществах
- Необходимый объем государственной поддержки на 2014-2020 гг.
- Контрольные параметры целевого состояния холдинга "РЖД" на период до 2020 года
- Контрольные параметры целевого состояния перевозочного и логистического бизнес-блока (консервативный сценарий)
- Контрольные параметры целевого состояния бизнес-блока "Инфраструктура" (консервативный сценарий)

Раздел III Рейтинг операторов подвижного состава

Графики

- Динамика доли рынка крупнейших операторов подвижного состава в управлении в 2009-1 кв. 2014 гг., %
- Динамика доли рынка крупнейших операторов подвижного состава в собственности в 2009- I кв. 2014гг., %
- Динамика доли грузоперевозок крупнейших операторов подвижного состава в 2009- I кв. 2014гг., %
- Динамика изменения парка в управлении ТОП-20 операторов в I кв. 2014г. к началу 2014г. и в I кв. 2013г. к началу 2013г., тыс. шт.
- Динамика изменения парка в собственности ТОП-20 операторов в I кв. 2013г. к началу 2014г. и в I кв. 2013г. к началу 2013г., тыс. шт.
- Чистая прибыль и EBITDA ТОП-20 операторов в 2013 году, млрд. руб.
- Выручка за вычетом тарифа и EBITDA ТОП-20 операторов в 2013 году на вагон в управлении (либо собственности с финансовым лизингом для арендных компаний), млн. руб.
- Показатели эффективности деятельности ТОП-20 операторов в 2013 году
- Чистый долг операторов на конец 2013 года, млрд. руб.
- Коэффициент долговой нагрузки ТОП-20 операторов в 2013 году (чистый долг к EBITDA)
- Количество сделок M&A и средний объем сделки в сегменте оперирования ж/д подвижным составом в 2006- I кв. 2014гг.
- Динамика объема сделок M&A в сегменте оперирования ж/д подвижным составом в 2006-I кв. 2014гг.
- Динамика стоимости и количества акций Globaltrans на LSE в 2010-2014гг.
- Динамика капитализации Globaltrans в 2010-2014гг.
- Динамика стоимости и количества акций ОАО "Трансконтейнер" на ММВБ в 2010-2014гг.
- Динамика капитализации ОАО "Трансконтейнер" в 2010-2014гг.

Таблицы

- Ранговый рейтинг ТОП-50 операторов подвижного состава по итогам I кв. 2014 года
- Рейтинг операторов по количеству вагонов в управлении в 2008-I кв. 2014 гг., тыс. шт.
- Рейтинг операторов по величине парка в собственности (включая финансовый лизинг) на конец периода в 2008-I кв. 2014гг., тыс.шт.
- Рейтинг операторов по величине парка в собственности (без учета финансового лизинга) в 2008-I кв. 2014гг., тыс. шт.
- Рейтинг операторов по объему грузоперевозок в 2008- I кв. 2014гг., млн. тонн
- Рейтинг операторов по отношению объема перевозок к парку в управлении, тыс. тонн на вагон в год
- Рейтинг операторов по величине грузооборота в 2010-2014 гг., млрд. т-км
- Рейтинг операторов 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 2010-2013гг., млрд. руб. без НДС
- Рейтинг по выручке (за вычетом тарифа "РЖД") в сегменте ж/д перевозок и предоставления вагонов в аренду, млрд. руб. без НДС
- Выручка операторов за I кв. 2012-2014гг., млн. руб.
- Отношение выручки за вычетом тарифа "РЖД" к среднегодовому парку, тыс. руб. без учета НДС на вагон в день
- Выручка от оперирования за вычетом тарифа "РЖД", приходящаяся на вагон в управлении, тыс. руб. без учета НДС на вагон в день
- Рейтинг операторов по выручке в сегменте ж/д перевозок на тонну перевезенных грузов в 2010-2013гг., тыс. руб./тонн

- Рейтинг операторов по выручке в сегменте ж/д перевозок на тонно-километр перевезенных грузов в 2010-2013гг., руб/т-км
- Рейтинг операторов по чистой прибыли за 2010-2013гг., млн. руб.
- Рейтинг операторов по EBITDA за 2010-2013гг., млн. руб.
- Чистая прибыль операторов за I кв. 2012-2014гг., млн. руб.
- EBITDA операторов за I кв. 2012-2014гг., млн. руб.
- Рейтинг операторов по величине чистого долга в 2010-2013гг., млн. руб.
- Рейтинг операторов по рентабельности по чистой прибыли за 2010-2013гг., %
- Рейтинг операторов по рентабельности по EBITDA за 2010-2013гг., %
- EBITDA на вагон в управлении (либо в собственности с учетом финлизинга для арендных компаний) в 2010-2013гг., руб./вагон в сутки
- Отношение чистого долга к EBITDA в 2010-2013гг., раз
- Величина долговой нагрузки на вагон в собственности без учета финансового лизинга в 2010-2013гг., млн. руб.
- Основные этапы развития рынка M&A в секторе оперирования подвижным составом в 2001-I кв. 2014гг.
- Сделки объединения активов на рынке оперирования в 2006-I кв. 2014гг.
- Сделки M&A в сегменте оперирования подвижным составом в России в 2006-I кв. 2014гг.
- Показатели эффективности компаний по капитализации за 2013 год

Раздел IV Текущее состояние и перспективы развития рынка грузовых вагонов по видам

По всем типам вагонов приведены следующие графики:

- Динамика объемов списания и закупок данного вида вагонов в России в 2005-I кв. 2014гг., ед.;
- Динамика закупок данного вида вагонов по типам собственников в России в 2009-2014гг., тыс. ед.
- Структура закупок данного вида вагонов по типам собственников в России в 2009-2014гг., тыс. ед.
- Динамика закупок данного вида вагонов по типам операторов в России в 2009-2014гг., тыс. ед.
- Структура закупок данного вида вагонов по типам операторов в России в 2009-2014гг., тыс. ед.
- Возрастная структура парка данного вида вагонов в России на 1.07.2014, тыс. ед.
- Структура парка данного вида вагонов в разрезе типов собственников на 1.07.2014, %
- Структура парка данного вида вагонов в разрезе типов операторов на 1.07.2014, %
- Динамика грузооборота ж/д транспорта в России за 2004-2013гг. по видам вагонов, млрд.т-км
- Динамика грузооборота ж/д транспорта в России за I кв. 2007-2014гг. по видам вагонов, млрд.т-км
- Динамика грузооборота данного типа вагонов в России в 2004-2013гг., млрд. т-км
- Динамика грузооборота данного типа вагонов в России в I кв. 2007-2014гг., млрд. т-км
- Динамика грузооборота данного типа вагонов в России в 2004-2013гг. по типам сообщения, млрд. т-км
- Динамика средней дальности перевозок грузов в вагонах данного типа в России в 2004-2013гг., км
- Динамика грузооборота данного типа вагонов в России в I кв. 2007-2014гг. по типам сообщения, млрд.т-км
- Динамика средней дальности перевозок грузов в вагонах данного типа в России в I кв. 2007-2014гг., км
- Распределение перевозок данного типа вагонов по диапазонам расстояний в России в 2005-2013 гг., млн. тонн
- Динамика объемов перевозки грузов ж/д транспортом в России в 2004-2013гг. по видам вагонов, млрд.тонн
- Динамика перевозок грузов в вагонах данного типа в России в 2009-2014гг. (месячные данные), млн.т.
- Динамика перевозок грузов в вагонах данного типа в России в 2004-2013гг. по видам грузов, млн.т.
- Структура перевозок грузов в вагонах данного типа в России в 2004-2013гг. по видам грузов, %
- Динамика объемов перевозки грузов ж/д транспортом в России в I кв. 2007-2014гг. по видам вагонов, млрд.тонн
- Динамика перевозок грузов в вагонах данного типа в России в I кв. 2007-2014гг. по видам грузов, млн.т.
- Структура перевозок грузов в вагонах данного типа в России в I кв. 2007-2014гг. по видам грузов, %
- Динамика перевозок основных грузов в России в 2004-2013гг. по видам вагонов, млн. тонн
- Структура перевозок строительных материалов в России в 2004-2013гг. по видам вагонов, %

По каждому типу вагонов приведен следующий перечень таблиц:

- Парк данного вида вагонов в России в разрезе крупнейших собственников и операторов (без лизинговых компаний) на 1 июля 2014г.
- Крупнейшие лизинговые компании по количеству данного вида вагонов в лизинговом портфеле на 1 июля 2014г.

Раздел V Описание бизнеса транспортных компаний

По всем операторам приведены следующие диаграммы и таблицы:

Графики

- Структура группы
- Динамика парка подвижного состава в управлении и собственности компании в 2008-I кв. 2014 гг., тыс. ед.
- Динамика парка в управлении компании за 2008-I кв. 2014 гг. по видам вагонов, тыс. ед.
- Структура парка в управлении компании за 2008-I кв. 2014 гг. по видам вагонов, %
- Динамика парка в собственности компании за 2008-I кв. 2014 гг. по видам вагонов, тыс. ед.
- Структура парка в собственности компании за 2008-I кв. 2014 гг. по видам вагонов, %
- Динамика объема грузоперевозок компании в 2008-I кв. 2014 гг., млн. тонн
- Динамика перевозок компании за 2008-I кв. 2014 гг. в разрезе основных грузов, млн. тонн
- Структура перевозок компании за 2008-I кв. 2014 гг. в разрезе основных грузов, %
- Динамика перевозок компании за 2008-I кв. 2014 гг. по типам вагонов, млн. тонн
- Структура перевозок компании за 2008-I кв. 2014 гг. по типам вагонов, %

Таблицы

- Структура акционерного капитала компании по состоянию на октябрь 2014 г.
- Закупки подвижного состава компаний в 2006-I кв. 2014 гг.
- Динамика финансовых показателей (для публичных компаний) в 2008-I кв. 2014 гг.

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

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

Направление 1. 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 (2005-2013 гг. 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 перевозок. Также, в разделе охарактеризованы основные параметры парка данных видов вагонов (количество на 1.07.2014г., объем списаний и закупок за 2005-1 пол. 2014г. 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



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



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

"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 кэптивные операторы, дочерние компании холдинга "РЖД", и др.). Также, в разделе приведена информация *о среднем возрасте каждого из типов* подвижного состава, их нормативном сроке службы, *возрастной структуре парка и прогнозах закупок* и списаний подвижного состава на ближайшую перспективу.
- **База собственников и операторов подвижного состава по видам грузовых вагонов** на 1 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.

Направление 2. 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.



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

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.

Направление 3. 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

