

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



Периодический обзор

INFOLine Rail Russia TOP

№1 2016

Демонстрационная версия

- 
- Рейтинги операторов подвижного состава по количеству парка в управлении, величине парка в собственности с учетом финансового лизинга, объему грузоперевозок и выручки от оперирования подвижным составом по итогам I квартала 2016 года
 - Основные макроэкономические показатели транспортной отрасли России
 - Основные макроэкономические показатели железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного транспорта России
 - Важнейшие события на рынке железнодорожного транспорта России
 - Новости и итоги деятельности компаний-операторов и собственников подвижного состава

Содержание

| | |
|--|------------|
| Раздел I. Рейтинг операторов подвижного состава | 6 |
| 1.1 Ранговый рейтинг операторов подвижного состава | 6 |
| 1.2 Рейтинг операторов подвижного состава по количеству вагонов в управлении | 7 |
| 1.3 Рейтинг операторов подвижного состава по величине парка в собственности | 9 |
| 1.4 Рейтинг операторов подвижного состава по объему перевозок | 12 |
| 1.5 Рейтинг операторов по грузообороту | 15 |
| 1.6 Рейтинг операторов по выручке от железнодорожных перевозок и предоставления парка в аренду | 17 |
| Раздел II. Макроэкономические показатели развития транспорта в России..... | 20 |
| 2.1 Состояние и основные показатели транспортного комплекса России | 20 |
| 2.2 Состояние и показатели железнодорожного транспорта России 58F | 27 |
| Основные показатели железнодорожного транспорта | 27 |
| Скорость и надежность доставки грузов железнодорожным транспортом | 42 |
| Состояние парка железнодорожного подвижного состава | 48 |
| Нормативное регулирование железнодорожного транспорта 71F | 55 |
| Основные события на рынке железнодорожных перевозок | 94 |
| 2.3 Показатели развития водного транспорта России..... | 112 |
| Основные показатели развития морского транспорта | 112 |
| Основные показатели развития внутреннего водного транспорта | 116 |
| Основные события на рынке перевозок грузов водным транспортом | 119 |
| 2.4 Показатели развития автомобильного транспорта | 131 |
| Основные показатели развития автомобильного транспорта | 131 |
| О введении платы за проезд большегрузных автомобилей по федеральным автомобильным дорогам | 134 |
| Конфликтные ситуации в автомобильных грузовых перевозках с Польшей, Турцией и Украиной | 138 |
| Основные события на рынке перевозок грузов автомобильным транспортом | 140 |
| 2.5 Показатели развития воздушного транспорта | 151 |
| Основные показатели развития воздушного транспорта | 151 |
| Основные события на рынке перевозок воздушным транспортом | 154 |
| Раздел III. Основные события крупнейших операторов рынка железнодорожных перевозок в России | 165 |
| 3.1 Основные события "Российские железные дороги", ОАО | 166 |
| "РЖД", ОАО | 166 |
| 3.2 Основные события дочерних и зависимых обществ ОАО "Российские железные дороги" | 175 |
| "Объединенная транспортно-логистическая компания", АО | 175 |
| "Трансконтейнер", ПАО | 178 |
| "РЖД Логистика", АО | 189 |
| Центр фирменного транспортного обслуживания РЖД | 196 |
| "Федеральная грузовая компания", АО | 199 |
| "Рефсервис", АО | 206 |
| "РейлТрансАвто", ОАО | 211 |
| 3.3 Основные события холдинга Universal Cargo Logistics Holding | 214 |
| 3.4 Основные события холдинга "Globaltrans Investment", plc | 225 |
| "БалтТрансСервис", ООО | 225 |
| "Новая перевозочная компания", ОАО | 225 |
| "ГТИ Менеджмент", ООО (бывш. "Севтехнотранс", ООО) | 226 |
| "Синтезрейл", ООО | 226 |
| "Ferro trans" ("ГТИ Менеджмент", ООО) | 232 |
| "Steel trans", ("Новая перевозочная компания", ОАО) | 234 |
| 3.5 Основные события холдинга "Нефтетранссервис", АО | 237 |
| "НефтеТрансСервис", АО | 237 |
| "Транс Интеграция", ООО (бывш. "ЕвразТранс", ООО) | 241 |
| 3.6 Основные события ГК "РТК" | 242 |
| "Русагротранс", ЗАО | 245 |
| "А-транс", ООО | 249 |
| "Грузовая компания", ООО | 250 |
| «ЛП транс», АО | 250 |
| "ТрансЛес", ООО | 251 |
| 3.7 Основные события "СГ-транс", АО (ж/д активы АФК "Система") | 253 |
| "Финансовый альянс", ЗАО | 259 |
| 3.8 Основные события ГК "Rail Garant" | 261 |
| "Трубная транспортная компания", ООО | 261 |
| "Транс Синергия", ООО | 261 |
| "Оптимизация ТрансАвто", ООО | 262 |
| "Спецтрансгарант", ООО | 262 |
| "Гарант Рейл Сервис", ООО | 262 |
| "РГ-Транс", ООО | 262 |
| "РейлСпецТранс", ООО | 262 |
| "НУТЭК", ООО | 262 |
| "Универсал ТрансСервис", ООО | 262 |
| "Рейл Гарант Казахстан", ТОО | 262 |
| 3.9 Основные события холдинга ГК "Сумма" | 267 |
| Транспортная группа "FESCO" | 267 |

| | |
|--|------------|
| "Трансгарант", Группа..... | 273 |
| "Русская тройка", ЗАО..... | 277 |
| 3.10 Прочие независимых и кэптивных операторов рынка железнодорожных перевозок..... | 279 |
| "Трансойл", ООО..... | 279 |
| "УВЗ-Логистик", ООО..... | 285 |
| "Газпромтранс", ООО..... | 290 |
| "ХК "Новотранс", ОАО..... | 294 |
| "СИБУР-Транс", ЗАО..... | 298 |
| "Спецэнерготранс", ЗАО..... | 301 |
| "ИСР Транс", ООО (ранее "ТЭК "Евротранс", ООО)..... | 305 |
| "Мечел-транс", ООО..... | 309 |
| "Совфрайт-Совмортранс", ГК..... | 313 |
| "ТрансГрупп АС", ООО..... | 318 |
| "Трубная грузовая компания", ЗАО..... | 321 |
| "Евросиб СПб-транспортные системы", ЗАО..... | 324 |
| "РТ-оператор", ООО..... | 328 |
| "Уралкалий", ПАО..... | 331 |
| "Лукойл-Транс", ООО..... | 334 |
| "МХК "ЕвроХим", АО..... | 337 |
| "Фосагро-транс", ООО..... | 340 |
| "ЗапСиб-Транссервис", ООО..... | 343 |
| "СУЭК", АО..... | 347 |
| ГК "Максимум"..... | 351 |
| ГК «Содружество»..... | 353 |
| 3.11 Основные события операторов рынка железнодорожных перевозок, не входящих в ТОП-30..... | 357 |
| "Уралхим-транс", ООО..... | 357 |
| "РН-Транс", АО..... | 359 |
| "РВД-Сервис", ООО..... | 364 |
| "Дальневосточная транспортная группа", АО..... | 366 |
| "Кузбасстрансцемент", ООО..... | 369 |
| "ТалТЭК Транс", ЗАО..... | 372 |
| "Финтранс ГЛ", ООО..... | 373 |
| "Акрон-транс", ЗАО..... | 375 |
| "Транспортно-логистическая компания", ООО..... | 376 |
| "Технотранс", ООО..... | 377 |
| "Локотранс", ЗАО..... | 379 |
| "Алькон", ЗАО..... | 381 |
| "Системный транспортный сервис", ООО..... | 382 |
| "Магистральнефтеоргсинтез", ЗАО..... | 384 |
| "Транснефть-Логистика", ООО..... | 385 |
| "Востокнефеттранс", ОАО..... | 388 |
| ГК "Аппарель", ООО..... | 389 |
| "Логистика1520", ООО (бывш. "Промхимтранс", ООО)..... | 390 |
| "Дело", ГК..... | 392 |
| "Спецвагонтранс", ООО..... | 394 |
| "СибУглеМетТранс", ООО..... | 395 |
| Раздел IV. Рейтинг и события компаний, занимающихся операционным лизингом подвижного состава..... | 397 |
| <i>Рейтинг оперлизинговых компаний.....</i> | <i>397</i> |
| <i>Brunswick Rail Limited.....</i> | <i>398</i> |
| "Профтранс", ООО..... | 403 |
| <i>НПК "Объединенная вагонная компания", ПАО.....</i> | <i>405</i> |
| Лизинговая компания "Rail1520"..... | 407 |
| Транспортная компания "Восток1520"..... | 409 |
| <i>УК "РэйлТрансХолдинг", ООО.....</i> | <i>412</i> |
| "РТХ-Логистик", ЗАО (ранее ЗАО "ЗР")..... | 404 |
| "ОТЭКО", ГК..... | 417 |
| "Трансфин-М", ПАО..... | 419 |
| «ТФМ-Оператор», ООО..... | 421 |
| Перечень продуктов ИА "INFOLine" по железнодорожному транспорту и рынкам подвижного состава..... | 425 |

Об Обзоре INFOLine Rail Russia TOP

Цели исследования: формирование рейтинга операторов грузового железнодорожного подвижного состава России – **INFOLine Rail Russia TOP** – в соответствии с их операционными и финансовыми показателями; анализ развития транспортного комплекса РФ с акцентом на рынок грузовых железнодорожных перевозок; мониторинг ситуации в транспортной отрасли, в том числе изменения в государственном регулировании железнодорожного и альтернативных видов транспорта, описание ключевых событий в деятельности операторов железнодорожного подвижного состава.

Ключевые параметры рынка: В I квартале 2016 году погрузка на сети РЖД составила 296 млн тонн, грузооборот – 564 млрд.т-км. На рынке железнодорожных грузовых перевозок работает более тысячи собственников и операторов подвижного состава, владеющих и управляющих на 1 мая 2016 года 1044,2 тыс. вагонов, что на 39,6 тыс. ед. меньше, чем годом ранее. На ТОП-30 операторов приходится почти 76% парка в управлении и более 81% перевозок грузов.

Актуальность исследования: в I квартале 2016 года ситуация в экономике России характеризовалась снижением ВВП на 1,4%, индекса промышленного производства – на 0,6%. Между тем погрузка на РЖД увеличилась на 1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, грузооборот – на 0,5%, а объем перевозок сократился на 0,2%. Увеличение погрузки дали в основном массовые низкодоходные грузы, в частности, уголь (плюс 4,6%), стройматериалы (20%), лес (2,6%). При этом высокодоходные грузы имели отрицательную динамику: нефть и нефтепродукты (минус 6,3%), металлы (минус 5,3%), цемент (минус 11,4%).

Из важных новых факторов на рынке грузовых перевозок стал действовать запрет на эксплуатацию груженых вагонов, в отношении которых после 1 января 2016 г. выполнены работы по продлению сроков их службы. В результате начавшаяся в 2015 году тенденция сокращения подвижного состава на сети получила свое дальнейшее развитие. За 4 месяца было списано 44,7 тыс. вагонов (почти столько же, сколько за весь 2014 год), в то время как закуплено менее 6 тыс. Ввиду того, что списанию подлежал парк в основном крупных операторских компаний, их доля в общем объеме перевезенного груза начала снижаться. Так, доля 30 крупнейших компаний в общем объеме перевозок снизилась с 83% в I квартале 2015 года до 81% в I квартале 2016 года, а доля ТОП10 соответственно с 59% до 57%.

Существенным новым фактором в 2016 году стало также принятие Постановления Правительства № 405 от 13 мая 2016 г. «Об утверждении Правил предоставления в 2016 году субсидий из федерального бюджета организациям, оказывающим услуги, связанные с железнодорожным подвижным составом, на компенсацию части затрат в связи с приобретением грузового железнодорожного подвижного состава». Документ предусматривает финансирование покупок инновационных вагонов из Федерального бюджета в размере 300 тыс. руб. за вагон.

Негативным фактором является остающаяся неясность в плане дальнейшего институционального развития отрасли, поскольку стороны перевозочного процесса не могут договориться по поводу Целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг до 2020 года. Между тем, как отмечалось в последнем проекте документа, подготовленного Минэкономразвития, ситуация на железнодорожном транспорте характеризуется тем, что «безубыточность РЖД не обеспечивается без масштабной господдержки», сохраняется «дефицит магистральных локомотивов», растет их износ, налицо «дефицит инвестиционных средств для содержания магистральной инфраструктуры», наблюдается «снижение конкурентоспособности железнодорожного транспорта» и его «общей технологической эффективности» и т.д. Состояние инфраструктуры оценено как дефицитное, с высоким износом, «узкими местами», отставанием провозных возможностей от экономического спроса, большой трудоемкостью содержания.

В таких сложных и динамично меняющихся экономических условиях для эффективной коммерческой деятельности от грузовладельцев, операторских и лизинговых компаний требуется качественный и профессиональный конкурентный анализ и прогнозирование конъюнктуры рынка. Использование обзора INFOLine Rail Russia TOP позволяет клиентам ИА «INFOLine» принимать эффективные бизнес-решения на базе объективной и полной аналитической информации.

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

Временные рамки исследования: динамика с 2005 года; итоги I квартала 2016 года (операционные и финансовые показатели); новости и события с января 2016 года по июнь 2016 года, прогнозы на 2017 г.

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

Методы исследования и источники информации:

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

Обзор «INFOLine Rail Russia TOP: №1 2016 год» состоит из четырех основных разделов:

Раздел I. Рейтинг операторов подвижного состава: Ранжирование 30 крупнейших операторов ж/д подвижного состава по величине парка в собственности (в том числе с учетом финансового лизинга) и в управлении на 01.05.2016 г.; по объемам перевозок грузов и грузообороту по итогам I квартала 2016 года, финансовым показателям, а также эффективности производственной деятельности (объем перевозок на вагон и т. д.).

Раздел II. Макроэкономические показатели развития транспорта в России: Описание и анализ ключевых тенденций в основных сегментах транспортной отрасли России – железнодорожном, автомобильном, водном и воздушном. Динамика основных показателей отрасли (грузооборот, объем грузоперевозок, в том числе в разбивке по видам грузов и типам вагонов, среднее расстояние перевозок) в 2005-2016 гг. Анализ скорости доставки грузов железнодорожным транспортом. Динамика парка подвижного состава и его характеристики (средний возраст, списание и закупки вагонов, структура парка и т.д.). Мониторинг событий транспортной отрасли в январе – июне 2016 года.

Раздел III. Основные события операторов рынка железнодорожных перевозок в России: Бизнес-справки по ТОП-50 операторов, включающие историю развития, операционные и финансовые показатели, динамику парка в собственности и управлении, объемы перевозок и грузооборот за 2008-2016 гг., инвестиционные проекты, закупки подвижного состава, слияния и поглощения, отставки и назначения, корпоративные стратегии, контакты и др.

Раздел IV. Рейтинг и события компаний, занимающихся операционным лизингом подвижного состава: Бизнес-справки по крупнейшим оперлизинговым компаниям в сегменте железнодорожного подвижного состава, включающие историю развития, операционные и финансовые показатели, динамику и структуру парка, крупнейших арендаторов, контакты и др.

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 рынка грузовых перевозок, сопровождаемая ежегодным выпуском инициативных продуктов и ведущего отраслевого рейтинга INFOLine Rail Russia TOP, позволяет "INFOLine" постоянно иметь в распоряжении необходимые базы данных и предлагать клиентам аналитические продукты высокого качества.

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

Раздел I. Рейтинг операторов подвижного состава

1.1 Ранговый рейтинг операторов подвижного состава¹

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

Рейтинг представлен не только по количественным параметрам парка (количество грузовых вагонов в собственности и финансовом лизинге, а также в управлении), но и по показателям эффективности управления парком. Кроме относительных показателей динамики физических показателей количества вагонов в собственности и финансовом лизинге, а также в управлении приведены абсолютные показатели изменения количества вагонов у операторов за I кв. 2016 года. Помимо рейтингов по количественным параметрам парка, операторы были проранжированы по объемам грузоперевозок в собственных и арендованных вагонах, а также по выручке от оперирования подвижным составом.

Общий рейтинг компаний-операторов России сформирован по ранговому принципу, и в нем учитывалось место компании среди всех участников Рейтинга по показателям величины парка в собственности (с учетом финансового лизинга) и управлении, перевозок грузов и выручке за вычетом тарифа РЖД за 2014 год². Итоговое место в Рейтинге зависит от суммы рангов и тем выше, чем меньше сумма рангов. При этом ранги по парку в управлении и перевозкам считаются приоритетными, а ранговые места по парку в собственности, для компаний не вошедших в ТОП-50, при расчете среднего ранга не учитывались. В случае, если сумма рангов совпадала, то на более высокое место ставились компании, указавшие данные по наибольшему количеству показателей. <...>

В I квартале 2016 года рынок железнодорожных перевозок функционировал в условиях незначительного роста погрузки и грузооборота с продолжающимся падением по ряду грузов. При этом проходило активное списание парка в соответствие с запретом на эксплуатацию вагонов с продленным сроком службы после 1 января 2016 года и соответственно общее сокращение количества подвижного состава. В такой ситуации арендные ставки и доходность оперирования демонстрировали некоторый локальный рост, начавшийся еще во II полугодии 2015 года. С 1 марта 2016 года АО «ФГК» вернуло в управление 91 тыс. полувагонов, которыми ранее оперировал Центр фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО, филиал РЖД), и получила в управление почти 30 тыс. полувагонов «УВЗ-Логистик». Далее планируется передача парка «УВЗ-Логистик» в аренду АО «ФГК», для чего потребуется одобрение банков-кредиторов («Сбербанк» и «Газпромбанк») и лизинговых компаний («Сбербанк Лизинг» и ГК «Газпромбанк Лизинг»), а также получение согласования от ФАС России, необходимость которого связана с тем, что в аренду передаются 100% полувагонов «УВЗ-Логистик». <...>

Таблица 1. Ранговый рейтинг ТОП-30 операторов подвижного состава по итогам I квартала 2016 года

| Название компании | Ранг по показателям | | | | | Место | | Динамика места |
|-------------------------------------|----------------------------|------------|-----------|----------------------|----------------------|-------|----------|----------------|
| | Собственность ³ | Управление | Перевозки | Выручка ⁴ | Средний ⁵ | 2015 | 1.4.2016 | |
| UCL Rail ⁶ | 1 | 1 | 1 | 1 | 1,0 | 1 | 1 | ⇒ |
| «Федеральная грузовая компания», АО | 2 | 2 | 2 | 3 | 2,3 | 2 | 2 | ⇒ |
| «Globaltrans Investment plc» | 3 | 3 | 4 | 4 | 3,5 | 3 | 3 | ⇒ |
| «Нефетранссервис», АО | 6 | 4 | 3 | 5 | 4,5 | 4 | 4 | ⇒ |
| «Трансойл», ООО | 9 | 6 | 5 | 2 | 5,5 | 5 | 5 | ⇒ |

Источник: ИА "INFOLine"

Демонстрационная версия. В разделе представлен ранговый рейтинг ТОП-30 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по итогам I кв. 2016 года

¹ Обновление рангового рейтинга осуществляется 1 раз в год.

² После раскрытия компаниями финансовых показателей по итогам 2015 года (во II квартале 2016 года) ранговый рейтинг будет скорректирован

³ С учетом финансового лизинга

⁴ За вычетом тарифа РЖД (данные за 2014 год).

⁵ Средний ранговый рейтинг рассчитан по новой формуле, в которой парка в управлении и перевозки являются приоритетными

⁶ Консолидированные активы ОАО "ПГК" и ОАО "НТК"

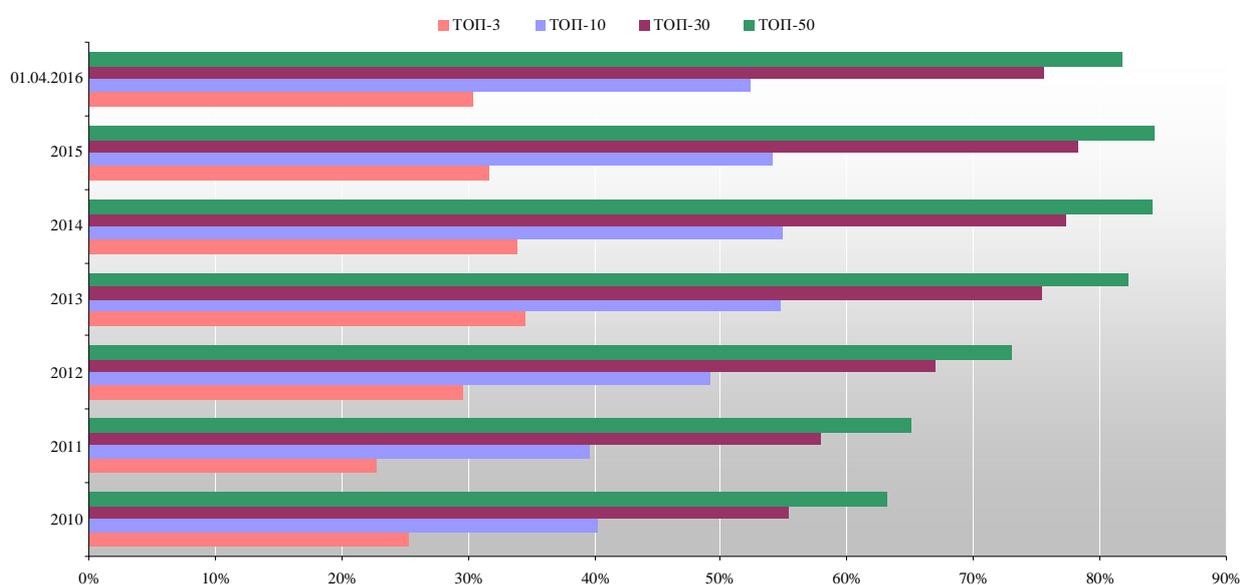
1.2 Рейтинг операторов подвижного состава по количеству вагонов в управлении

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

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

На диаграмме представлена динамика доли рынка операторов подвижного состава, входящих в ТОП-50 на протяжении 2010-2016 гг.

Рисунок 1. Динамика доли рынка крупнейших операторов подвижного состава в управлении в 2009-2016 гг., %



Источник: INFOLine

По итогам I квартала 2016 года лидером рейтинга по количеству вагонов в управлении осталось АО «ПГК» (UCL Rail), при этом количество единиц подвижного состава в управлении снизилось у нее за квартал на X тыс. вагонов или X%. <...> Из отрицательных трендов следует выделить прежде всего «УВЗ-Логистик», передавшего свой парк в управление ФГК. Также вследствие сокращения арендуемого парка и передачи собственного парка в аренду сократили парки Rail Garant (на X% к уровню 1.1.2016) и АО «СГ-транс» (на X%).

Таблица 2. Рейтинг ТОП-30 операторов по количеству вагонов в управлении в 2011-2016 гг., тыс. шт.

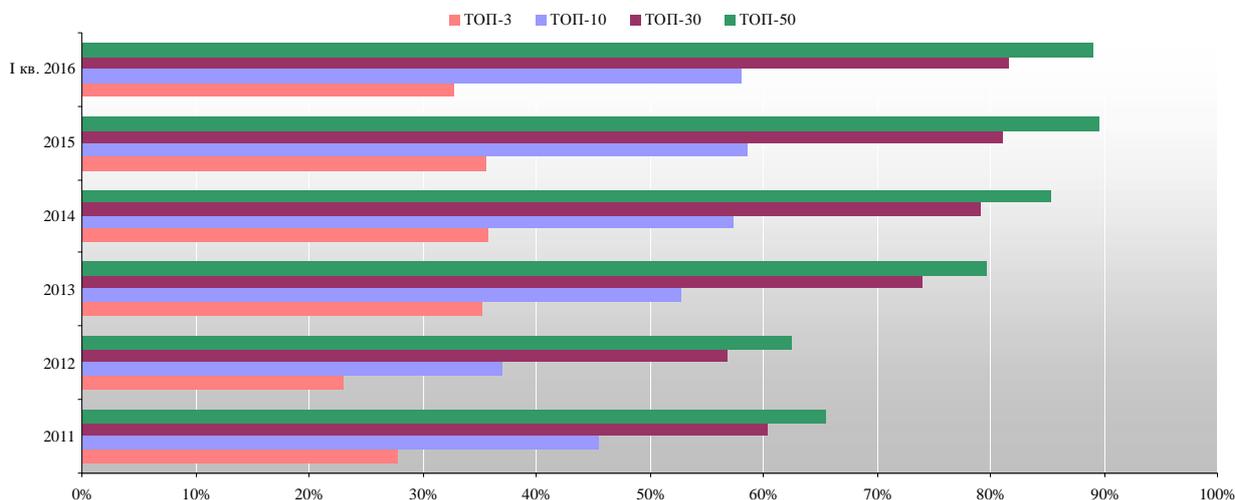
| Название компании | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 1.4.2016 | Динамика за I кв. 2016 | | Место на | | Динамика мест |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|-------|----------|------------------------|---|----------|--------|---------------|
| | | | | | | тыс. ед. | % | 1.1.16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

Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг ТОП-30 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по величине парка в управлении по итогам I кв. 2016 года

1.4 Рейтинг операторов подвижного состава по объему грузоперевозок

На долю 30 крупнейших операторов подвижного состава по итогам I квартала 2016 года приходится X% перевозок, что на X п.п. больше показателя 2015 года. У ТОП-10 эти значения равняются соответственно X% и X%. То есть в 2016 году отмечаемая ранее тенденция консолидации объемов перевозок у более крупных операторских компаний поменялась на некоторое сокращение доли крупнейших компаний в общем объеме вследствие наибольшего списания у них вагонов по сроку службы.

Рисунок 2. Динамика доли грузоперевозок крупнейших операторов подвижного состава в 2010-2016 гг., %



Источник: INFOLine

<...> АО «ФГК» также в I квартале сократило объем перевозок по сравнению с показателем января-марта 2015 года, причем более сильно – на X%. Напомним, полувагоны компании с июля 2015 года до 1 марта 2016 года находились в агентском соглашении с РЖД. В 2015 году АО «ФГК» увеличило объем перевозок управляемым парком на X% по сравнению с показателем 2014 года.<...>

Таблица 3. Рейтинг операторов по объему грузовых перевозок в 2011-2016 гг., млн. тонн

| Название компании | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | I кв. Динамика за I кв. | | Место на | | Динамика мест |
|---|-------|-------|-------|-------|-------------------------|------|----------|--------|---------------|
| | | | | | 2015 | 2016 | 1.1.16 | 1.4.16 | |
| UCL Rail | 244,9 | | | | | | | | |
| UCL Rail-«ПГК», АО ⁷ | 194,8 | 243,2 | 229,4 | 201,5 | | | 1 | 1 | ⇒ |
| UCL Rail-«НТК», ОАО ⁸ | 50,1 | | | | | | | | |
| «ФГК», АО (включая парк ВСП) | 195,5 | 182,0 | 162,0 | 165,5 | | | 2 | 2 | ⇒ |
| «Федеральная грузовая компания», АО | 54,8 | 149,6 | 162,0 | 162,0 | | | | | |
| «Globaltrans Investment plc» ⁹ | 74,3 | 86,0 | 86,9 | 90,1 | | | 4 | 4 | ⇒ |
| «Нефтетранссервис», АО ¹⁰ | 79,6 | 95,8 | 99,9 | 104,7 | | | 3 | 3 | ⇒ |
| «Трансойл», ООО | 55,7 | 55,6 | 59,0 | 64,0 | | | 5 | 5 | ⇒ |

<...> Наиболее высокие показатели отношения объема перевозок к парку подвижного состава в управлении характерны для компаний, специализирующихся на маршрутных перевозках, особенно использующие собственные локомотивы. В частности, это ЗАО «Нефтетранссервис», который владеет более 50 локомотивами (часть из них сдает в аренду), ООО «Трансойл», использующий 43 локомотива, и Globaltrans («БалтТрансСервис») с 75 локомотивами. <...>

Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг ТОП-30 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по объему грузоперевозок по итогам I кв. 2016 года

⁷ Данные за 2011 гг. приведены по перевозкам в собственных и арендованных вагонах (в том числе и сдаваемых в аренду ОАО "РЖД")

⁸ Перевозки собственным и арендованным парком.

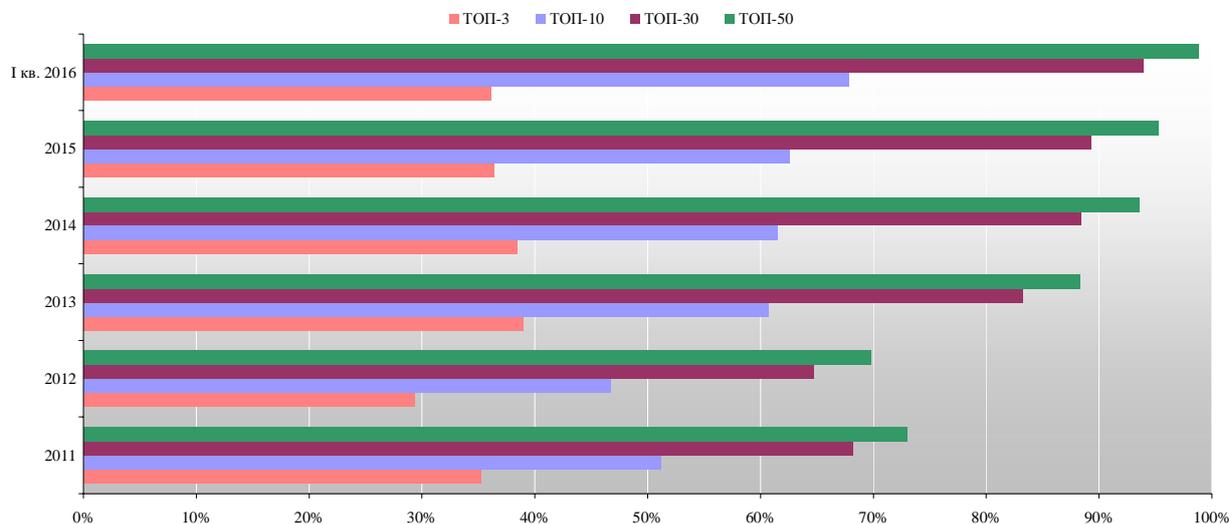
⁹ С учетом перевозок в парке ООО "Ферротранс" и ООО "Стилтранс". Перевозки собственными и арендованными вагонами.

¹⁰ С учетом ООО "Транс Интеграция"

1.5 Рейтинг операторов по грузообороту

На долю ТОП-30 крупнейших компаний, представленных в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP, по итогам I квартала 2016 года приходилось X% грузооборота железнодорожного транспорта, в то время как годом ранее - X%. При этом ТОП-10 охватывали X% в 2016 году и X% в 2015 г. соответственно.

Рисунок 3. Динамика доли грузооборота крупнейших операторов подвижного состава в 2011-2016 гг., %



Источник: INFOLine

<...>Лидером по величине грузооборота в I кв. 2016 года остался холдинг UCL Rail – его показатель составил X млрд. т-км, сократившись на X% относительно аналогичного показателя предыдущего года. Грузооборот парка в управлении АО «ФГК» сократился на X%, что можно считать следствием работы парка до 1 марта 2016 года в агентском договоре с РЖД. <...>

Таблица 4. Рейтинг операторов по величине грузооборота в 2011-2016 гг., млрд. т-км

| Название компании | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | I кв. 2015 | I кв. 2016 | Динамика за I кв. 2016 к I кв. 2015 | Место на | | Динамика мест |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|------------|------------|-------------------------------------|----------|--------|---------------|
| | | | | | | | | 1.1.15 | 1.1.16 | |
| UCL Rail ¹¹ | 418,2 | | | | | | | | | |
| UCL Rail-«ПГК», АО | 368,2 | 397,3 | 374,6 | 332 | | | | 1 | 1 | ⇒ |
| UCL Rail-«НТК», ОАО | 50 | | | | | | | | | |
| «ФГК», АО (включая парк ВСП) | 330,9 | 338,8 | 333,5 | 316,0 | | | | 2 | 2 | ⇒ |
| «ФГК», АО | 119,8 | 290,2 | 333,5 | 316,0 | | | | | | |
| «Globaltrans Investment plc» | 116,7 | 131,0 | 135,1 | 146,5 | | | | 4 | 4 | ⇒ |
| «Нефтегранссервис», АО | 163,0 | 169,5 | 171,6 | 188,9 | | | | 3 | 3 | ⇒ |
| «Трансойл», ООО | 71,8 | 84,6 | 89,7 | 112,0 | | | | 6 | 5 | ↑1 |

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

По отношению грузооборота к парку в управлении в 2015 году среди ТОП-30 операторов лидерами являлись «Восток 1520» (X млн.т-км на вагон) и «СУЭК» (X). Главной причиной такой эффективности эксплуатации вагона явилось использование этими компаниями инновационного подвижного состава с повышенной грузоподъемностью и лучшими техническими характеристиками, что обеспечивает на порядок меньшее¹² количество отцепок вагонов в ТОП-1 и ТОП-2, чем среднесетевые показатели.

Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг ТОП-30 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по грузообороту по итогам I кв. 2016 года

¹¹ Перевозки собственными и арендованными вагонами (без учета перевозок в привлеченных вагонах) ОАО "ПГК" и ООО "НТК" по форме.
¹² По данным НПК "ОВК" в 2015 году частота отцепок полувагонов производства "ТВСЗ" была в 15 раз ниже, чем в среднем по сети.

Раздел II. Макроэкономические показатели развития транспорта в России

2.1 Состояние и основные показатели транспортного комплекса России

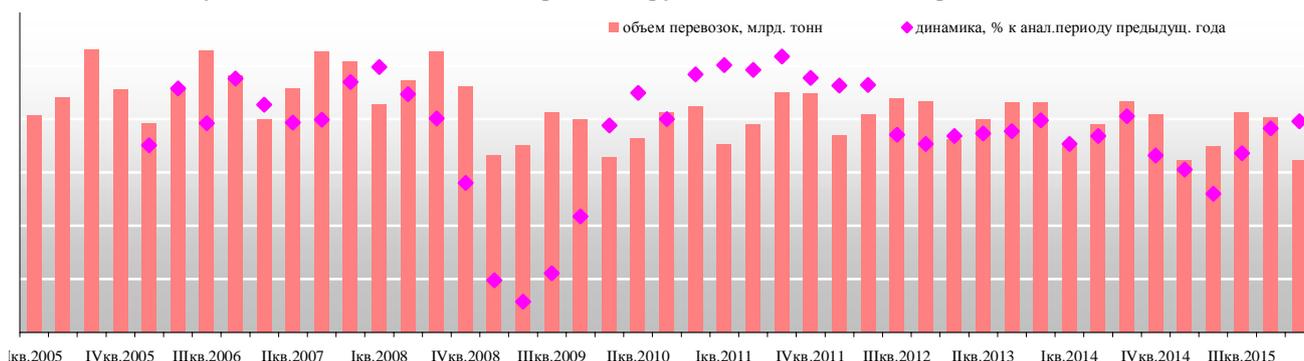
Транспортная сеть России вследствие большой территории страны является одной из самых протяженных в мире. Она включает в себя 1,1 млн км автомобильных дорог с твердым покрытием, 86 тыс. железнодорожных путей общего пользования и 34 тыс. путей необщего пользования, 102 тыс. км водных судоходных путей, 250 тыс. трубопроводов. При этом существенным недостатком российской транспортной системы является ее радиальный (звездообразный) характер, сложившийся исторически ввиду политического развития страны как государства с очень сильной централизацией. Все основные сухопутные пути сообщения связывают центр с регионами, в то время как межрегиональные транспортные коммуникации, а соответственно и локальные товарные рынки, остаются недостаточно развитыми. <...>

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

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

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

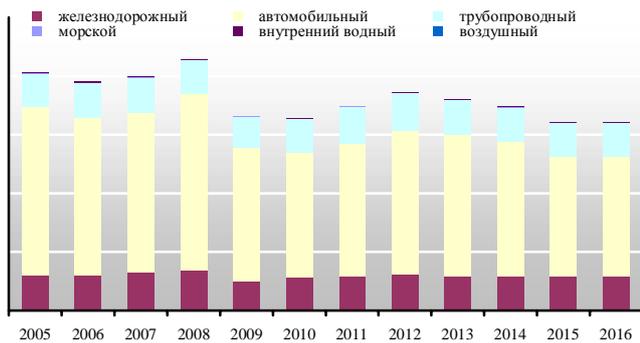
Рисунок 4. Динамика объёмов перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2005-2016 гг.



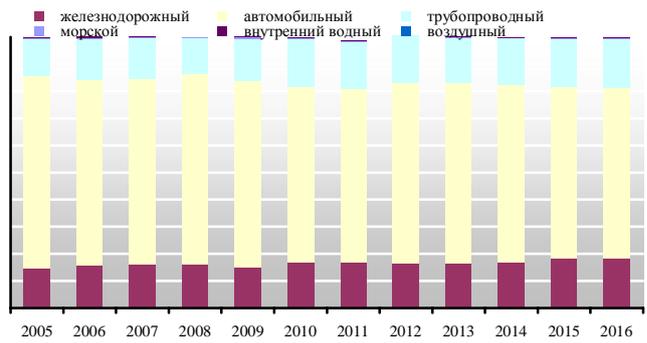
Источник: ФСГС

<...> В I квартале 2016 года автомобильным транспортом было перевезено X млрд тонн грузов, что соответствует уровню аналогичного периода 2015 года. Также и железнодорожный транспорт показал одинаковый с прошлым годом результат – X млрд тонн. При этом доли разных видов транспорта в общем объеме перевозок изменились незначительно. <...>

Рисунок 5. Динамика объёмов перевозок грузов по видам транспорта в России в I кв. 2005-2016 гг., млрд. тонн



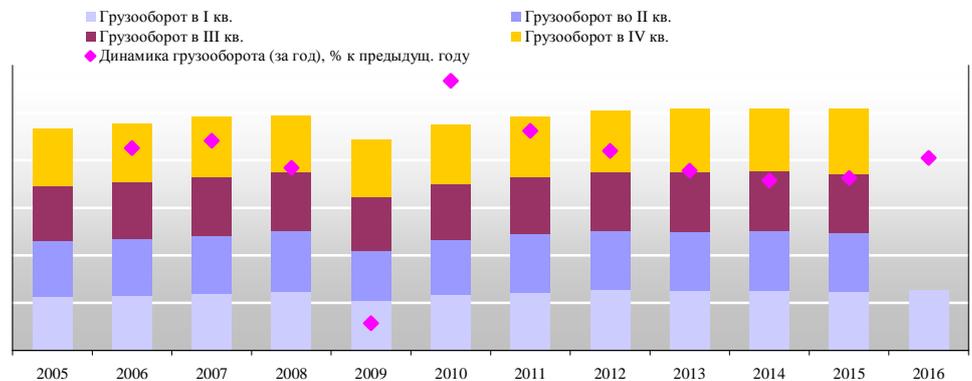
Источник: ФСТС



Источник: ФСТС

Грузооборот всех видов транспорта по итогам 2015 года составил **X** млрд. т-км, что на **X%** больше показателя 2014 года. Это стало возможным благодаря увеличению средней дальности перевозок. В I квартале 2016 года грузооборот вырос на **X%**. <...>

Рисунок 7. Грузооборот транспорта в РФ в I-IV кварталах 2005-2016 гг., млрд. т-км

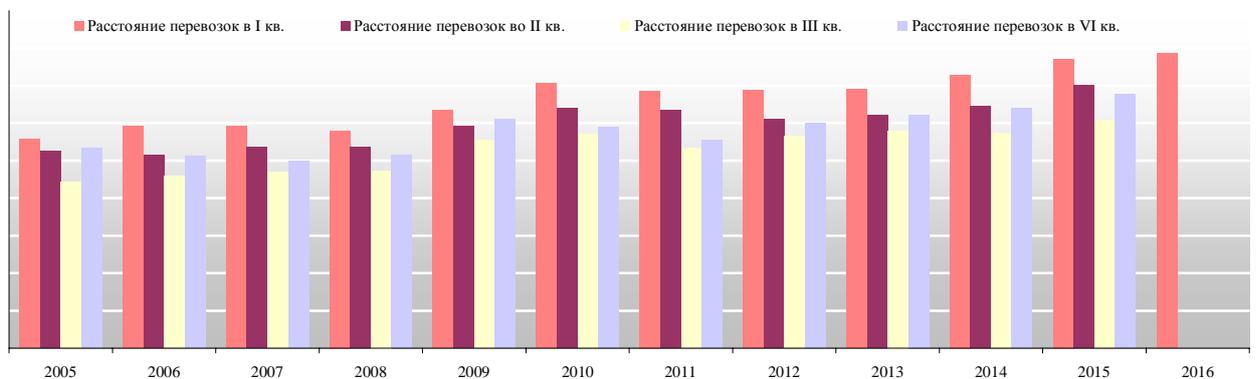


Источник: ФСТС

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

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

Рисунок 8. Среднее расстояние перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2005-2016 гг., км

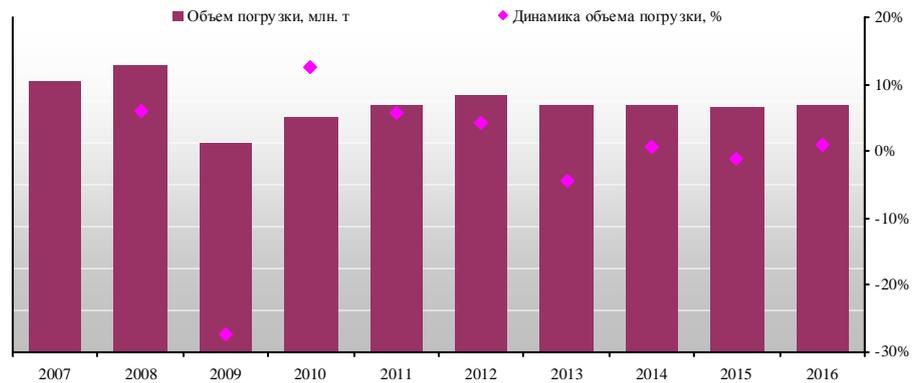


Источник: ФСТС

Основные показатели железнодорожного транспорта

<...> Также сокращение погрузки значительной части грузов связано с продолжавшимся перетоком грузов на другие виды транспорта. В отличие от крупных компаний, которые зачастую привязаны к ОАО «РЖД» объемами и характером грузов, мелкий и средний бизнес более активен в поиске альтернативы по транспортировке грузов. Клиентов железной дороги, в частности, не удовлетворяет уровень и динамика тарифов на перевозки, жесткие правила приема заявок, крепления грузов и их переадресовки, высокий процент просрочки доставки, низкие скорости перевозки и др. В течение последних 10 лет совокупный объем перетока грузов на автомобильный транспорт превысил X млн. тонн. По данным СРО «НП «Совет рынка железнодорожного транспорта», в перевозках зерна доля автотранспорта с 2009 г. возросла на X% до X%. В перевозках круглых лесоматериалов с 2008 г. - на X% до X% <...>

Рисунок 9. Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в I кв. 2007-2016 гг., млн. тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

<...> В I квартале 2015 года ситуация с погрузкой несколько улучшилась. По данным ГВЦ за три месяца было погружено X млн тонн грузов, что на X% больше уровня аналогичного периода прошлого года. (При этом нужно учесть, что в феврале 2016 года на одни сутки было больше, чем в прошлом году). В целом погрузка коррелировала с конъюнктурой предъявления грузов, на которую в свою очередь решающее влияние оказывали производство промышленной продукции в России и условия ее продажи за рубеж. <...>

Тенденции перевозок по видам грузов в I квартале 2016 года

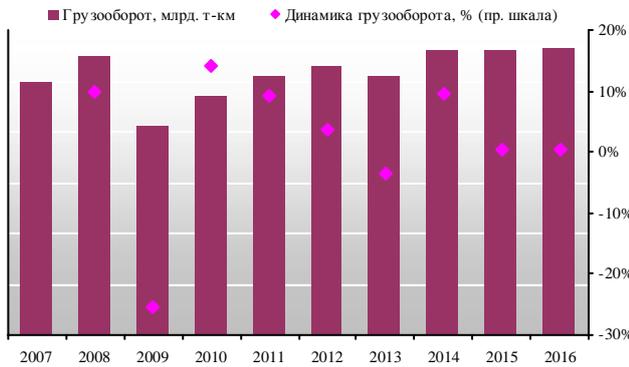
Уголь показал существенный рост погрузки в X%. При этом добыча угля в том же периоде, по данным Минэнерго, увеличилась по сравнению с аналогом прошлого года на X%, а экспорт – на X%. Внутренние железнодорожные перевозки угля приросли на X%, экспорт – на X%. Увеличились поставки угля в Южную Корею, Китай, на Украину, в Финляндию, Польшу. Экспортные цены на российский энергетический уголь за пять лет снизились в X раз, а на коксующиеся угли – в X раза. При этом Минэнерго прогнозирует дальнейшее снижение цен на уголь. В этой связи намерение РЖД повысить тарифы на перевозку угля в рамках нового Прейскуранта № 10-01 встретит ожесточенное сопротивление угольных компаний. В то же время закрытие шахт в Китае, выход на индийский рынок, рост импорта угля в Южной Корее создают благоприятные факторы общей конъюнктуры международного рынка угля. Минэнерго прогнозирует, что в 2016 году объем добычи и экспорта российского угля сохранится на уровне 2015 г. (X млн т и X млн т соответственно).

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

В I квартале 2016 года грузооборот РЖД составил 564 млрд.т-км, что выше уровня прошлого года на X%. Объем перевозок достиг X млн тонн, что на X% меньше, чем в 2015 году. В структуре перевозок в 2006-2015 гг. основной объем приходился на каменный уголь (доля в 2015 году - X%), нефть и нефтепродукты (X%), а также строительные грузы (X%). В посткризисный период в структуре перевозок доля каменного угля, а также нефти и нефтепродуктов

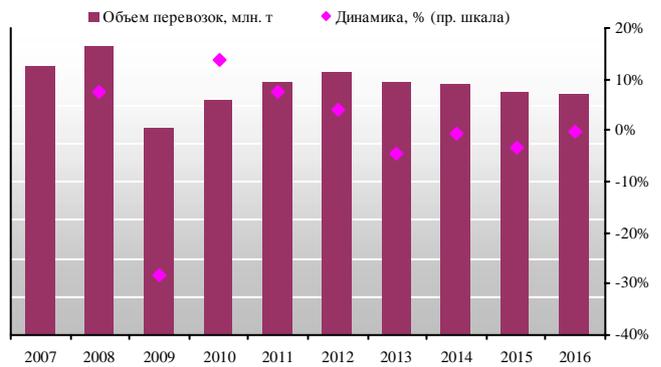
несколько выросла, что связано с изменениями абсолютных и относительных объемов перевозок основных грузов. При этом доля строительных грузов сократилась в 2015 году на X п.п.

Рисунок 10. Грузооборот железнодорожного транспорта России в I квартале 2007-2016 гг.



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

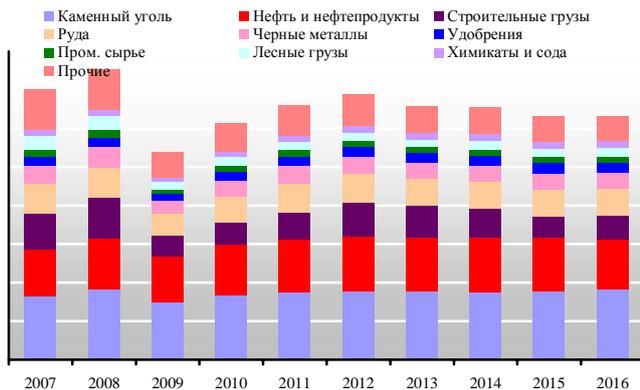
Рисунок 11. Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России в I квартале 2007-2016 гг.



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

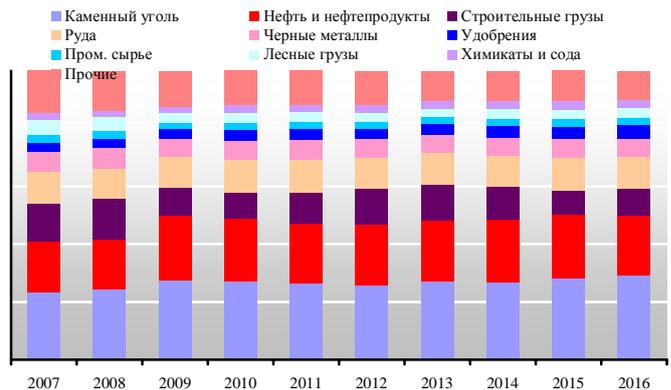
<...> В I квартале 2016 года доля угля в общей структуре перевозок РЖД продолжала расти, увеличившись с X% до X%. При этом в предкризисном 2007 году она составляла лишь X%, что свидетельствует о негативной устойчивой тенденции в РЖД увеличения в перевозках доли самого массового низкодоходного груза.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

Рисунок 12. Динамика перевозок основных грузов ж/д транспортом в России в I кв. 2007-2016гг., млн. т



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

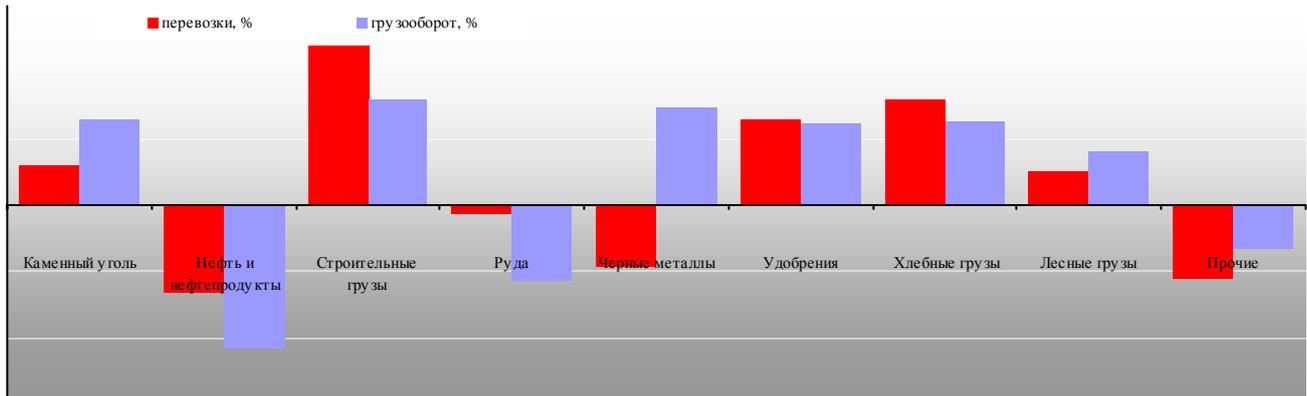
Рисунок 13. Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в I кв. 2007-2016гг., %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

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

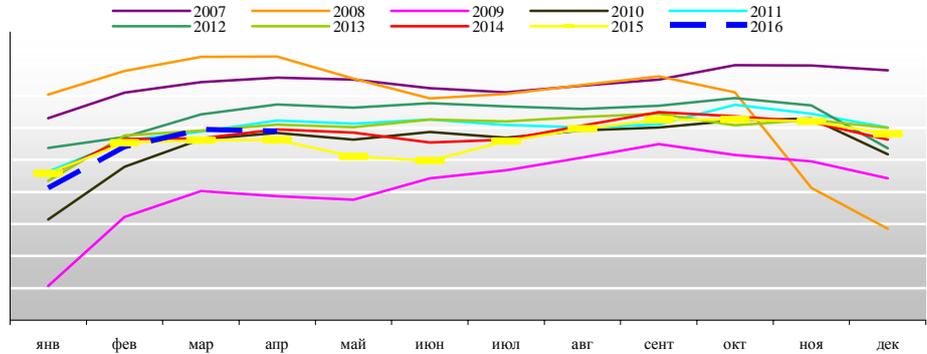
Рисунок 14. Динамика грузооборота и перевозок основных видов грузов в I кв. 2016 года к I кв. 2015 года, %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

Уровень среднесуточной погрузки на сети «РЖД» в I квартале 2015 года соответствовал объемам среднесуточной погрузки в январе-марте 2014 года. Однако в апреле объем стал снижаться и в середине лета падение составило X%. В III кв. уровень среднесуточной погрузки опять приблизился к прошлогоднему и в конце IV квартала 2015 года даже несколько превысил его. В I квартале 2016 года среднесуточная погрузка была примерно на уровне аналогичного периода прошлого года.

Рисунок 15. Динамика объемов среднесуточной погрузки в 2007-2016 гг., тыс. тонн

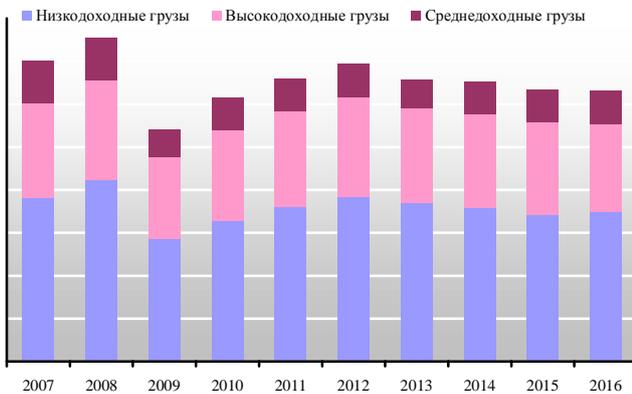


Источник: ОАО «РЖД»

В структуре перевозок по сегментам доходности в 2015 году преобладали низкодоходные грузы (уголь, строительные материалы, руда и др.), на долю которых приходилось около X% перевозок. При этом абсолютный объем низкодоходных грузов снизился в 2015 году на X% главным образом за счет сокращения перевозок строительных материалов. Объем перевозок среднедоходных грузов снизился на X% и составил X% от общего объема перевозок. Перевозки высокодоходных грузов упали на X%, их доля в общих объемах также снизилась до X%.

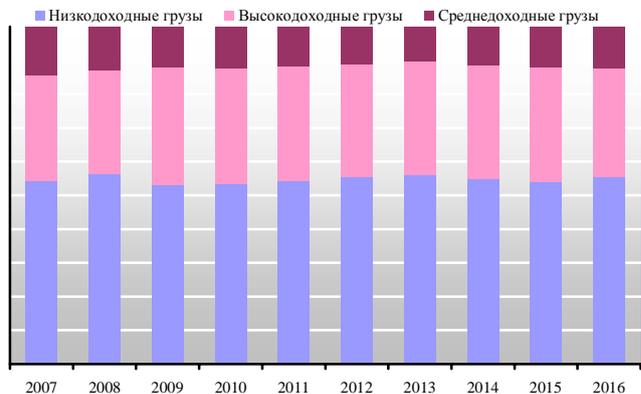
В I квартале 2016 года низкодоходные грузы составили X%, увеличившись на X п.п. по сравнению с аналогичным периодом X года, а высокодоходные, наоборот, упали на X п.п. до X%.

Рисунок 16. Динамика ж/д перевозок грузов в I кв. 2007-2016 гг. по сегментам доходности, млн. тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

Рисунок 17. Структура ж/д перевозки грузов в I кв. 2007-2016 гг. по сегментам доходности, %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

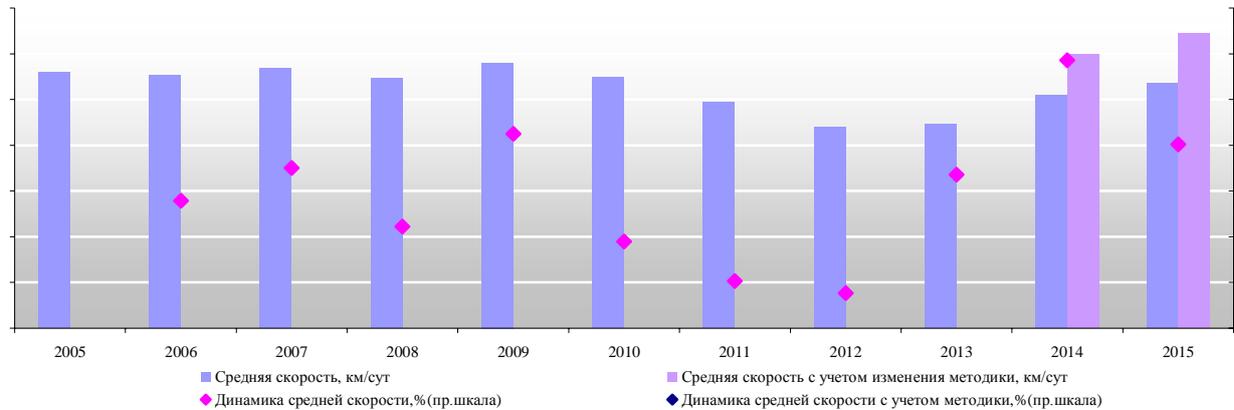
Демонстрационная версия. В разделе представлена структура и динамика показателей объема грузоперевозок, грузооборота и средней дальности перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2007-2016 гг.



Анализ скорости и надежности доставки грузов железнодорожным транспортом

В 2015 г. средняя скорость доставки грузовых отправок была увеличена к 2014 г. на X км/сут. ($+X\%$) до X км/сут., в том числе в груженых вагонах – на X км/сут. ($+X\%$) до X км/сут. При этом средняя скорость доставки порожних вагонов увеличилась на $+X\%$ (до X км/сут.).

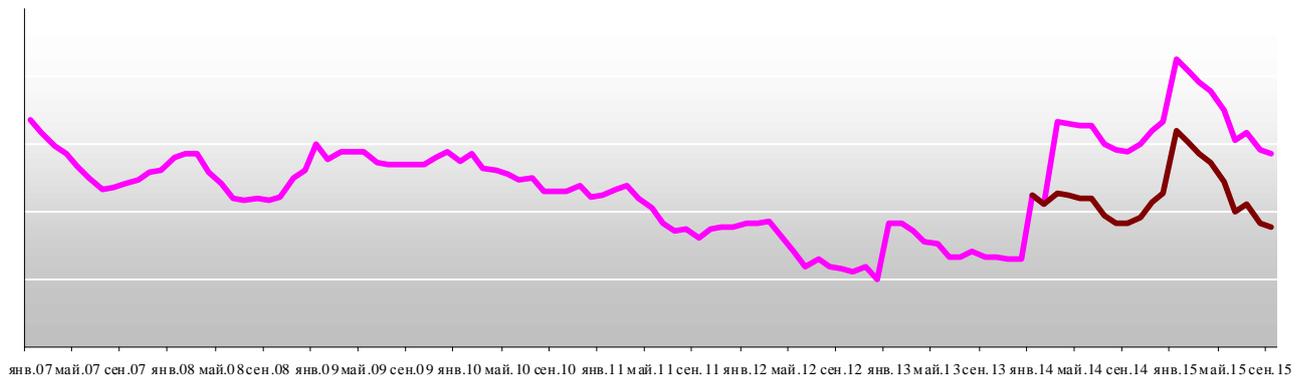
Рисунок 18. Динамика средней скорости доставки одной отправки в 2005-2015 гг., км/сут



Источник: ГВЦ ОАО "РЖД", расчеты ИА "INFOLine"

<...> Соответственно, сравнение показателей скорости с марта 2014 года с более ранними периодами некорректно. При этом статистический прирост скорости в большей степени обусловлен изменением методики расчета, чем рационализацией управления движением поездов.<...>

Рисунок 19. Динамика средней скорости доставки одной отправки железнодорожным транспортом в России в 2007-2015 гг., км/сут.



Источник: ГВЦ ОАО "РЖД", расчеты ИА "INFOLine"

Президент ОАО "РЖД" Олег Белозеров в ноябре 2015 года дал следующий комментарий по скорости доставки грузов <...>

Демонстрационная версия. В разделе представлена информация о скорости доставки грузов ж/д транспортом в 2007-2015 гг.

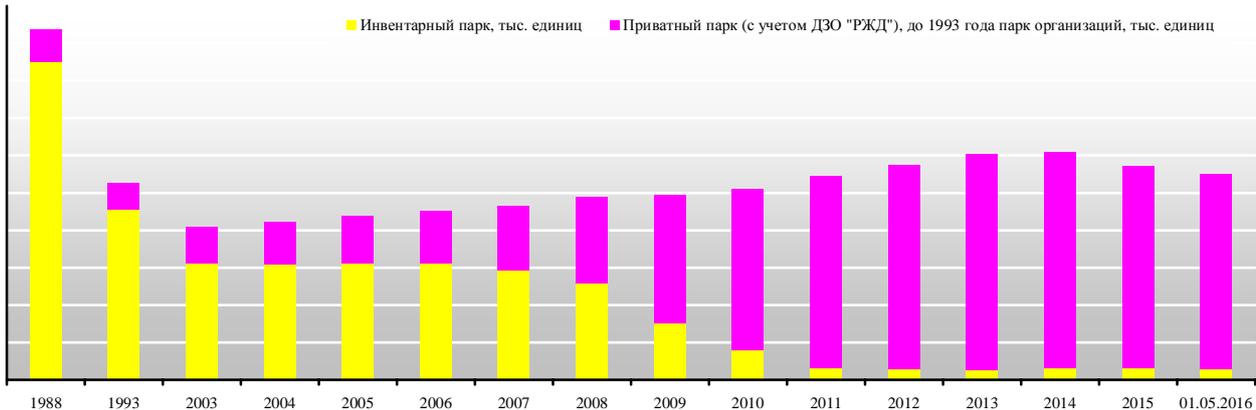
Состояние парка железнодорожного подвижного состава

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

В 2016 году к этим факторам добавился введенный во исполнение поручения Президента РФ Приказом Минтранса № 382 от 25.12.2015 г.¹³ запрет на эксплуатацию груженых вагонов с продленным сроком службы после 1 января 2016 года. <...>

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

Рисунок 20. Динамика парка подвижного состава в СССР в 1988 и в России 1993-2016 гг., тыс. единиц на конец периода (по годам – перепись, 2010-2016гг. – номерная база)



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

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

Рисунок 21. Структура парка подвижного состава по видам на 1.05.2016 года, %

Рисунок 22. Структура парка подвижного состава по видам на 1.01.2016 года, %



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

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

¹³ Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 25.12.2015 № 382 "О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286" (Зарегистрирован в Минюсте России 31.12.2015 № 40409). Текст доступен по ссылке: <http://docs.cntd.ru/document/420327240>



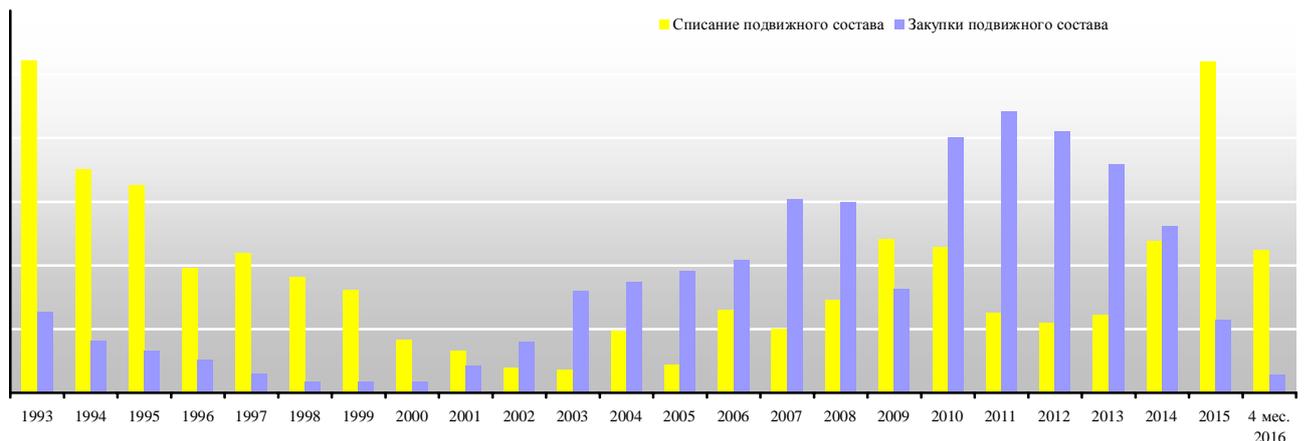
Таблица 5. Структура парка грузового железнодорожного подвижного состава России на 1 января и 1 мая 2016 г.

| Тип вагона | Приватный парк | | | | Инвентарный парк | | | | Парк в целом | | | |
|------------|----------------|-----------|------------------|-----------|------------------|-----------|------------------|-----------|--------------|-----------|------------------|-----------|
| | Количество | | Ср. возраст, лет | | Количество | | Ср. возраст, лет | | Количество | | Ср. возраст, лет | |
| | 1.01.2016 | 1.05.2016 | 1.01.2016 | 1.05.2016 | 1.01.2016 | 1.05.2016 | 1.01.2016 | 1.05.2016 | 1.01.2016 | 1.05.2016 | 1.01.2016 | 1.05.2016 |
| Крытые | 62457 | 57862 | 16,7 | 15,8 | 2664 | 2643 | 31,8 | 32,0 | 65121 | 60505 | 17,3 | 16,5 |
| Платформы | 49692 | 47879 | 23,2 | 23,5 | 24831 | 24993 | 29,0 | 29,0 | 74523 | 72872 | 25,1 | 25,4 |
| Полувагоны | 508229 | 488180 | 10,0 | 9,5 | 5193 | 4832 | 31,2 | 31,4 | 513422 | 493012 | 10,2 | 9,7 |

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

Вместе с тем было списано X тыс. тыс. вагонов. За 4 месяца 2016 года было списано X тыс. вагонов, а закуплено (зарегистрирована закупка) X тыс. ед. При этом, по оценкам министра промышленности и торговли Дениса Мантурова, в 2016 году будет списано X тысяч вагонов и произведено с учетом экспорта до X тысяч новых (первая цифра специалистам INFOLine представляется заниженной на X%, а вторая – завышенной не менее чем на X%). Такие цифры он привел в своем докладе на встрече с Президентом РФ Владимиром Путиным. Министр также подчеркнул, что появилась положительная тенденция в части поставки вагоностроительной продукции на экспорт, указав на два фактора - удешевление рубля и финансирование через Единый экспортный центр при Внешэкономбанке внешних кредитов. Он сообщил, что экспорт вагонов увеличен в 2015 году в пять раз, и к традиционным странам, которые были в прошлом году, – Казахстан, Азербайджан, Литва и Эстония – в этом году еще намечены поставки в Иран.

Рисунок 23. Динамика списания и закупок подвижного состава в России в 1993-2016 гг., тыс. единиц



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

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

Основные события на рынке железнодорожных перевозок

В январе 2016 года министр промышленности и торговли Денис Мантуров сообщил, что запрет на продление срока службы старых вагонов наряду с субсидиями производства инновационных вагонов и компенсациями затрат перевозчиков при приобретении нового подвижного состава с условием утилизации старых вагонов позволит увеличить производство подвижного состава. Также он добавил, что правительство рассчитывает загрузить вагоностроительное производство «хотя бы на 70%».

<...>

В феврале 2016 года президент ОАО «РЖД» Олег Белозеров направил письмо министру транспорта Максиму Соколову под названием «О «точечных» изменениях законодательства в области железнодорожного транспорта» № ИСХ-2298/сп от 11 февраля 2016 г. В нем сообщается, что компания поддерживает мнение Минтранса о целесообразности решать наиболее актуальные вопросы на железнодорожном транспорте, требующие законодательного регулирования, «путем внесения «точечных» изменений». При этом ОАО «РЖД» направляет свои предложения по внесению новелл в Закон о железнодорожном транспорте в РФ и Устав железнодорожного транспорта. Поправки касаются снижения

ответственности перевозчика за нарушение сроков доставки вагонов, правового статуса оператора подвижного состава, создания системы саморегулирования на железнодорожном транспорте, усиления гражданской ответственности операторов и др. Среди наиболее существенных предложений, содержащихся в письме, эксперты выделяют внесение в Устав новой статьи «Основы деятельности операторов железнодорожного подвижного состава, контейнеров». В ней предлагается дать пространный перечень обязанностей операторов, и, в частности, обязанность «заключать договоры, не допускающие создания условий, ставящих одних лиц (клиентов-перевозчиков или клиентов-грузоотправителей) в неравное положение по сравнению с другими клиентами в сопоставимых условиях». При этом оператор обязан работать с клиентами на основе публичного договора и не вправе отказать в нем перевозчику и грузоотправителю. Соответственно и в определение понятия «оператор подвижного состава» в ст. 2 Закона о железнодорожном транспорте предлагается внести изменение с указанием, что деятельность по предоставлению вагонов осуществляется «на публичной основе». Также предлагается ввести в Устав новую статью «Особенности саморегулирования в сфере операторской деятельности». В ней предусматривается функционирование в отрасли единой СРО, членство в которой оператора обязательно. Одной из наиболее резонансных поправок станет требование обязательного членства в коллегиальном органе управления операторской СРО единого хозяйствующего субъекта, созданного в ходе реформирования (то есть ОАО «РЖД»), который будет обладать правом «вето» по всем вопросам компетенции данного органа. Также важным положением является то, что количество голосов члена СРО на общем собрании пропорционально количеству принадлежащих ему вагонов. Наряду с этим ОАО «РЖД» предлагает ввести в Закон о железнодорожном транспорте статьи по обязательному страхованию гражданской ответственности операторов. Предусматривается, что вред жизни, здоровью, имуществу иных лиц и окружающей среде, причиненный оператором, должен быть возмещен в полном объеме за его счет.

<...>

В марте 2016 года в ОАО «РЖД» в целом принята Генеральная схема развития сети железных дорог ОАО «РЖД» до 2020 и 2025 гг. В ее основу легли государственные отраслевые и корпоративные стратегии крупных компаний. В частности, здесь нашли отражение перспективы проведения общественных и спортивных мероприятий, планы по развитию высокоскоростных магистралей. Особое внимание уделено Дальнему Востоку, Сибири и Югу России. Запланирован к 2020 году рост грузооборота на 13%, пассажирооборота – на 11%. Предусматривается строительство 1,2 тыс. км новых железнодорожных линий, 2,1 тыс. дополнительных главных путей. Протяженность полигона скоростного движения превысит 3,1 тыс. км, высокоскоростного – 770 км. Источниками финансирования мероприятий выступают средства ОАО «РЖД», государства и частных инвесторов.

<...>

В апреле 2016 года правительство одобрило Прогноз социально-экономического развития РФ¹⁴, согласно которому тарифы РЖД на грузовые перевозки в 2017-2019 годах будут проиндексированы на 4,5%, 4,5% и 4,2% соответственно. «В целях недопущения избыточного роста транспортных издержек экономики в 2017–2019 гг. будет осуществлено сдерживание темпов роста тарифов на грузовые перевозки, для чего в настоящее время разрабатываются системные меры по оптимизации издержек и повышению эффективности ОАО «РЖД». В таких условиях параметры индексации цен на грузовые перевозки составят 4,5%, 4,5% и 4,2% соответственно», - говорится в Прогнозе. Однако вице-премьер Аркадий Дворкович не исключил, что в ходе дискуссии индекс на 2017 год может быть повышен.

Демонстрационная версия. В разделе представлена информация об основных событиях, произошедших на рынке железнодорожных перевозок в январе-июне 2016 года

¹⁴ <http://economy.gov.ru/minrec/about/structure/depmacro/20160506>



Нормативное регулирование железнодорожного транспорта

2.1.1 Ход и перспективы реформирования отрасли

Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года

11 июня 2015 года на заседании Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта под руководством вице-преьера Аркадия Дворковича было принято решение (пункт 7 Протокола) о необходимости формирования Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года. Головным ведомством по выработке проекта было определено Минэкономразвития, которое должно было разработать документ совместно с Минтрансом, ОАО "РЖД", Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО "РЖД" и др. <...>

Первым в сентябре 2015 года свой проект Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года представил общественности и правительству Совет потребителей РЖД, возглавляемый генеральным директором компании Globaltrans Сергеем Мальцевым. Общая схема отрасли выглядела следующим образом. <...>

Рисунок 24. Проект Целевой модели рынка железнодорожных перевозок, предложенный Советом потребителей



Источник: Совет потребителей железнодорожного транспорта

О смене президента ОАО "РЖД"

20 августа премьер Дмитрий Медведев подписал распоряжения об освобождении от должности президента ОАО "РЖД" Владимира Якунина и назначении на этот пост работавшего ранее первым заместителем министра транспорта Олега Белозерова, являвшегося с июля 2014 года членом Совета директоров ОАО "РЖД". <...>

Таблица 6. Кадровые перемены в ОАО "РЖД" после смены президента.

| Должность | Бывший руководитель | Назначенный руководитель |
|--|---------------------|--------------------------|
| Первый вице-президент | Вадим Морозов | Анатолий Краснощек |
| Старший вице-президент по корпоративному управлению и стратегическому развитию | Валерий Решетников | Сергей Мальцев |
| Вице-президент по организации перевозок | Анатолий Краснощек | Павел Иванов |
| Вице-президент по информационным технологиям | Алексей Илларионов | - |
| Вице-президент по здравоохранению | Олег Атьков | - |

Источник: ОАО "РЖД"

Государственная поддержка в сфере транспортного машиностроения

21 января 2016 г. Распоряжением правительства № 57-р была утверждена Программа поддержки транспортного машиностроения на 2016 год.¹⁵ Она предусматривает меры по трем направлениям: ускоренное списание вагонов с

¹⁵ <http://government.ru/media/files/Cs8OepPIGCOGF7gHpAwpmU2gmub3ex.pdf>

истекшим сроком службы и обновление парка; обеспечение безопасности при эксплуатации вагонов; поддержание производителей инновационного подвижного состава. <...>

Во исполнение Программы 13 мая 2016 г. было принято Постановление Правительства № 405 «Об утверждении Правил предоставления в 2016 году субсидий из федерального бюджета организациям, оказывающим услуги, связанные с железнодорожным подвижным составом, на компенсацию части затрат в связи с приобретением грузового железнодорожного подвижного состава»¹⁶. Документ предусматривает финансирование покупок вагонов заинтересованными организациями в сумме в 7 млрд. руб. из Федерального бюджета. В нем указывается, что субсидия возможна лишь при условии, что подвижной состав приобретен у предприятия с полным циклом изготовления вагона, включая «изготовление или использование произведенного крупного вагонного литья». Согласно проекту, субсидия предоставляется ежеквартально в размере 300 тыс. руб. за вагон.

При этом подвижной состав должен быть произведен не ранее 1 января 2016, и иметь восприятие осевой нагрузки от 25 тс и более, пробег от постройки до первого деповского ремонта - <...>.

Субсидии предоставляются на основании договора между организацией и Министерством промышленности и торговли РФ. Для заключения договора организация представляет в Минпромторг ряд необходимых документов, перечисленных в Постановлении № 405. Далее для получения субсидии организация, с которой заключен договор, представляет <...>.

Также во исполнение Программы был разработан и передан на обсуждение Проект Постановления Правительства «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета предприятиям транспортного машиностроения на компенсацию части затрат, связанных с производством инновационного грузового железнодорожного подвижного состава».¹⁷

Правила устанавливают порядок, цели и условия предоставления субсидий. Важно отметить, что для их получения вагоностроительное предприятие должно быть налоговым резидентом РФ, имеющим права на конструкторскую и техническую документацию в объеме, достаточном для производства, модернизации и развития соответствующей продукции, на срок не менее 5 лет, осуществляющего на территории Российской Федерации с 1 января 2016 г. в полном объеме (в том числе в рамках внутренней кооперации взаимозависимых компаний) следующие технологические операции:

- изготовление или использование произведенного крупного вагонного литья (рама боковая, балка наддресорная);
- изготовление и сборка тележек грузовых вагонов;
- изготовление, сварка несущей конструкции грузового вагона и ее покраска;
- изготовление экипажных частей грузового вагона (кузова, котла);
- установка несущих конструкций вагона с экипажной частью на ходовую часть вагона.

Инновационный грузовой подвижной состав должен быть произведен не ранее 1 декабря 2015 года и обладать рядом определенных характеристик, в частности, климатическое исполнение УХЛ категория 1 по ГОСТу 15150-69, восприятие осевой нагрузки - от 25 тс и более, пробег от постройки до первого деповского ремонта - не менее <...>

¹⁶ <http://government.ru/docs/23084/>

¹⁷ <http://regulation.gov.ru/projects/List/AdvancedSearch#npa=46798>

2.3 Показатели развития водного транспорта России

Основные показатели развития внутреннего водного транспорта

Протяженность внутренних водных путей Российской Федерации на 1 января 2016 года составила X тыс. км. Как отмечалось на итоговой коллегии Росморречфлота в декабре 2015 года, в минувшую навигацию протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов по сравнению с 2014 годом увеличилась на X км и составила более X тыс. км, с освещаемой и светоотражающей обстановкой увеличилась на X км и составила около X тыс. км.

Таблица 7. Динамика протяженности внутренних водных путей России в 1990 – 2015 гг., тыс. км

| | 1990 | 2000 | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Внутренние водные судоходные пути – всего | 103 | 85 | 102 | 101 | 101 | 101 | 102 | 102 | 102 |
| в том числе с гарантированными габаритами пути | 67 | 42 | 33 | 48 | 48 | 48 | 49 | 49 | 49 |

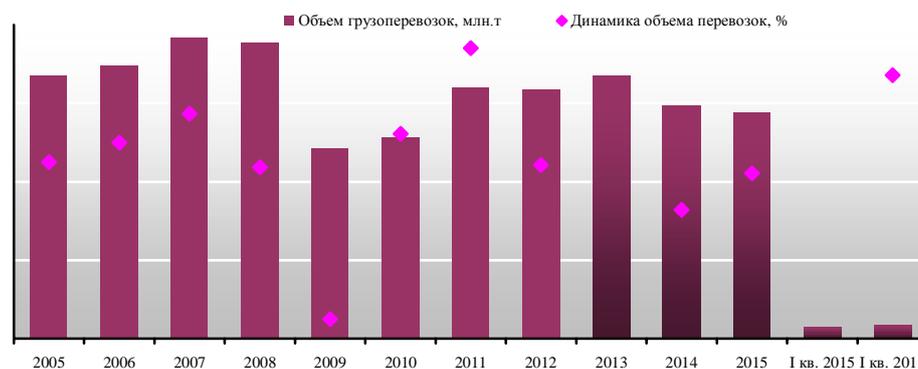
Источник: Росстат

По состоянию на начало 2016 года на ВВП России расположены X судоходных гидротехнических сооружения, функционирует более X портов, оснащенных X береговыми и X плавучими кранами. На учете в Российском Речном Регистре состоит X грузовых и пассажирских судна, в Российском морском регистре судоходства - 641 судно смешанного (река - море) плавания. При этом X % перевозок грузов выполняются частными предприятиями.

<...>

Между тем в 2014 и 2015 годах объем перевозок грузов внутренним водным транспортом снизился вследствие продолжавшегося обмеления российских рек соответственно на X% и X%. В 2015 году по ВВП было перевезено X млн тонн грузов. Из них в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности – X млн.т, в заграничном сообщении – X млн.т. Следует отметить, что навигация водного транспорта в 2015 году стала одной из наихудших в истории России. Из-за прогрессирующей маловодности (которая, по прогнозам, продлится еще полтора десятка лет) в прошлом году к традиционной проблеме недостаточных глубин Волги в районе Нижнего Новгорода добавился кризис на Нижнем Дону, вызванный обмелением Цимлянского водохранилища. Невозможность загрузить суда так, чтобы окупить себестоимость перевозки, приводит к уходу клиентов на железнодорожный или автомобильный транспорт.

Рисунок 25. Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в России в 2005-2016 гг.¹⁸



Источник: ФСТС:

В I кв. 2016 года на российских ВВП было перевезено X млн тонн грузов, что выше уровня прошлого года на X%. <...>

Демонстрационная версия. В разделе II представлена информация динамика показателей объема грузоперевозок, грузооборота и средней дальности перевозок грузов автомобильным, водным и воздушным транспортом в 2007-2016гг.

¹⁸ С июля 2013 года Росстат изменил методологию учета перевозок грузов судами смешанного (река-море) плавания, в связи с чем данные отдельно по морскому и внутреннему водному транспорту с 2013 года несовместимы с соответствующими данными за 2011-2012 годы.

Раздел III. Основные события операторов рынка железнодорожных перевозок в России

«ИСР Транс», ООО (ранее «ТЭК «Евротранс», ООО)

| | | |
|--|--------------|----|
| Место в общем ранговом рейтинге INFOLine Rail Russia TOP в 2015 г. | Позиция № 17 | ↓1 |
| Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по величине парка в управлении в 2015 г. | Позиция № 28 | ↓2 |
| Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по величине парка в собственности в 2015 г. | Позиция № 15 | ↑1 |
| Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по объему перевозок грузов в 2015 г. | Позиция № 23 | ↓2 |
| Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по выручке в 2014 г. | Позиция № 11 | ↓1 |

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

Адрес: 119048, Россия, Москва, Лужники, д. 24, стр. 19 Телефоны: (495)9955000
 Факсы: (495)9955000 E-mail: info@isrtrans.ru Web: <http://www.isrtrans.ru>
 Руководитель: Халилов Рахман, председатель Правления.

Краткое описание бизнеса

ООО «ИСР Транс» (LLC «ISR-trans») было создано 25 декабря 1997 года под названием ООО «Транспортно-Экспедиторская Компания «Евротранс» и входило в ISR Holding, объединяющий предприятия в сфере ж/д перевозок грузов (преимущественно нефтяных), трейдинга (нефти и нефтепродуктов), производственные активы (йодобромный завод в Азербайджане) и ряд других активов. ООО «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

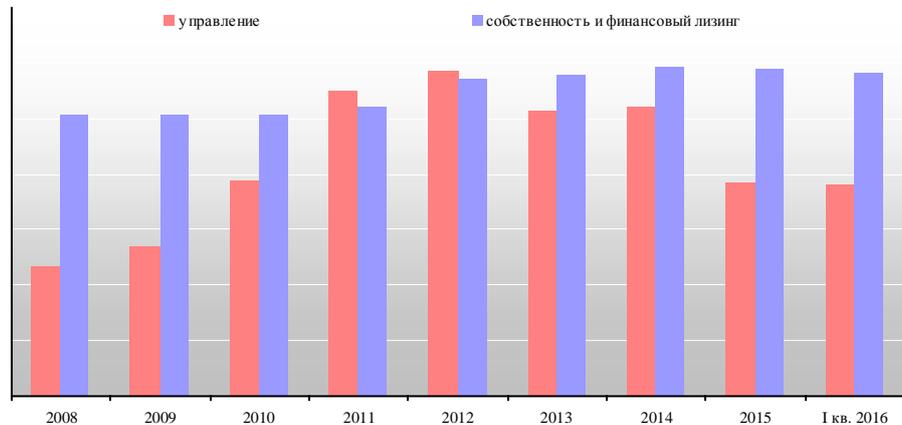
Новгород, Краснодар, Уфа, Орск, Саратов. Головной офис расположен в Москве. С февраля 2013 года компания функционирует на рынке под брендом «ISR trans».

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

Динамика парка подвижного состава

<...> По итогам I квартала 2016 года парк в собственности (с учетом финансового лизинга) сократился на X единиц и составил X тыс. единиц. В структуре парка подвижного состава «ISR trans» преобладают цистерны, доля которых составляет около X% в управлении и собственности, что соответствует ориентации компании на перевозку нефтеналивных грузов. С 2012 года компания начала перевозки химических грузов в танк-контейнерах, в связи с чем парк ООО «ИСП Транс» пополнился фитинговыми платформами.

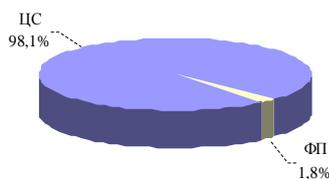
Рисунок 26. Динамика парка подвижного состава в управлении и собственности (с учетом финансового лизинга) компании в 2008-2016 гг., тыс. ед.



Источник: ООО «ИСП транс»

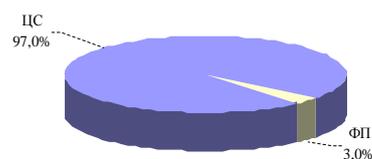
По состоянию на 1 апреля 2016 года парк фитинговых платформ в управлении составил X единиц. В 2011 году "ИСП Транс" подписала договор с НК "ЛУКОЙЛ" на перевозку химических грузов ООО "Саратоворгсинтез". По состоянию на 1 апреля 2016 года оператор привлекает X танк-контейнеров для перевозок акрилонитрила и ацетонитрила в Финляндию и Венгрию. В собственности «ИСП-Транс» находится 4 танк-контейнера. В 2015 году кроме танк-контейнеров ООО "ИСП Транс" привлекало под перевозки грузов более X тыс. цистерн и X полувагонов. В I квартале 2016 года объем привлеченного парка составил X тыс. вагонов.

Рисунок 27. Структура парка в собственности компании на 1.04.2016, %



Источник: ООО «ИСП Транс»

Рисунок 28. Структура парка в управлении компании на 1.04.2016, %



Источник: ООО «ИСП Транс»

По состоянию на 1.04.2016 года ООО «ИСП Транс» сдает в аренду ООО «Лукойл-Транс» до X тыс. цистерн для сжиженных углеводородных газов.

<...> В 2015 году компания в рамках реализации программы по замене устаревшего подвижного состава планировала приобретение X цистерн для перевозки нефтепродуктов, однако впоследствии от этих планов отказалась. В

марте 2015 года ООО «ИРС-Транс» приобрело в собственность X цистерн для перевозки бензина и светлых нефтепродуктов модели 15-1213 производства ОАО «Рузхиммаш». В сентябре 2015 года компания пополнила собственный парк, закупив у завода X новых цистерн для перевозки для СУГ модели 15-1209. В 2016 году ООО «ИРС Транс» не планирует закупок подвижного состава.

Динамика перевозок грузов

<...> По итогам I квартала 2016 года объем перевозок ООО "ИРС Транс" составил X млн тонн, что на X% больше показателя аналогичного периода 2015 года. Наблюдается прирост в перевозках СУГ на X%, угля – на X%. Объем перевозок нефтяных грузов сократился на X% по сравнению с показателем I квартала 2015 года.

Рисунок 29. Динамика объема грузовых перевозок ООО «ИРС транс» в 2008-2016 гг., млн. тонн

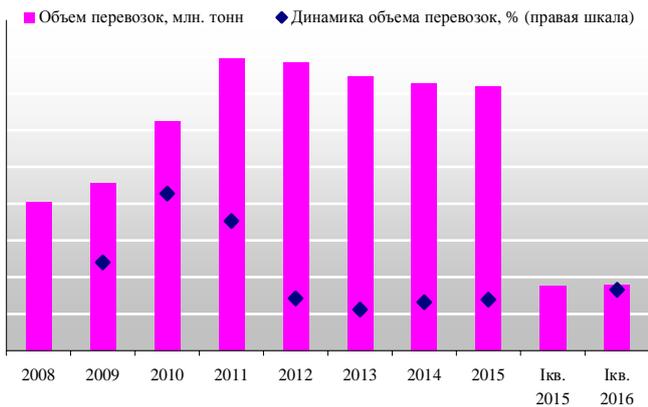
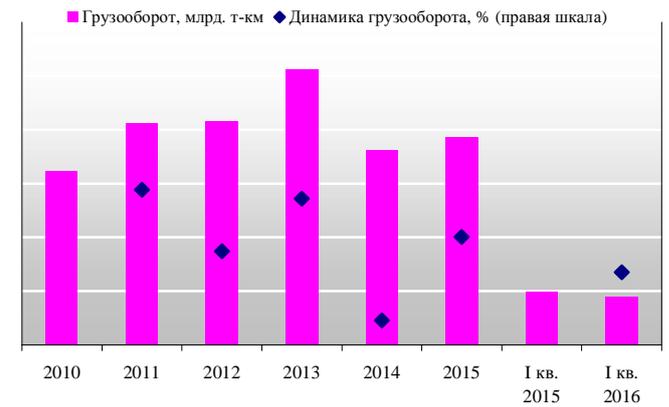


Рисунок 30. Динамика грузооборота ООО «ИРС транс» в 2010 -2016 гг., млрд т-км



Источник: ООО «ИРС транс»

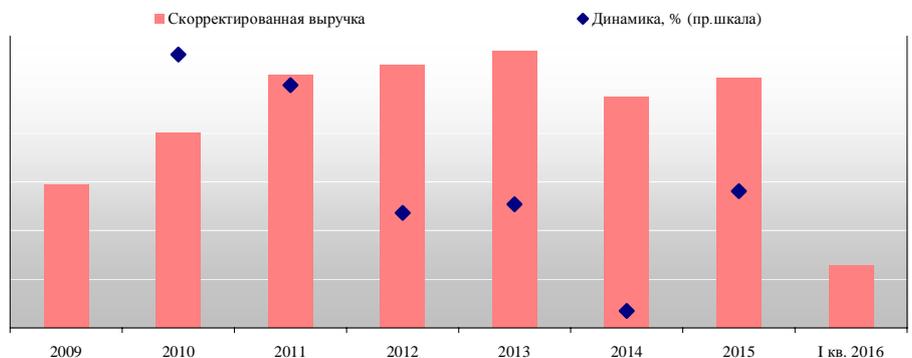
Источник: ООО «ИРС транс»

<...> С ноября 2014 г. ООО «ИРС Транс» оказывает услуги по грузоперевозкам нефти и газового конденсата со станции Сакмарская для ЗАО «ФортеИнвест», ежемесячный объем перевозок составляет 25 тыс. тонн. Грузооборот компании «ИРС Транс» в 2014 году сократился почти на X% из-за отказа грузовладельцев от перевозок нефтеналивных грузов по территории Украины и снижения объемов грузоперевозок в направлении Прибалтийских морских портов (Ветспилс).

Финансовые показатели

В 2015 году выручка увеличилась на X% по сравнению с аналогичным показателем 2014 года и составила X млрд рублей. Выручка по итогам I квартала 2016 года составила X млрд руб. При этом выручка от услуг по предоставлению в аренду вагонов-цистерн превысила X млрд руб.

Рисунок 31. Динамика выручки ООО «ИРС Транс» по РСБУ в 2009-2016 гг., млрд. руб.



Источник: ООО «ИРС транс»

<...> По итогам I квартала 2016 года выручка компании за вычетом тарифа РЖД составила X млрд руб. Чистая прибыль компании по российским стандартам бухгалтерского учета по итогам первых трех месяцев 2016 года составила X млрд руб.



Таблица 8. Динамика финансовых показателей ООО «ИСП Транс» в 2012-2016 гг., млн. руб (2012-2014 гг. – МСФО, 2015-2016 гг. – РСБУ).

| Год | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | I кв. 2016 |
|---|-------|-------|-------|-------|------------|
| Выручка, млн. руб. без НДС | 21323 | 21098 | 21299 | 22503 | 5184 |
| Выручка за вычетом тарифа ОАО «РЖД», в т. ч.: | 10254 | 9708 | 9871 | 10267 | 2546 |

Источник: данные ООО «ИСП Транс»

Основные события компании в январе-мае 2016 года

В июне 2016 года Рахман Халилов подтвердил намерение купить у АФК «Система» 50% акций железнодорожного оператора «СГ-транс» после того, как эту долю выкупит структура АФК «Система» - ООО «Башнефть-Транс». По словам Халилова перспективы развития сотрудничества с АФК «Система» после покупки актива пока не определены, но «ИСП-Транс» интересен главным образом нефтеналивной парк АО «СГ-транс». Компании рассматривают варианты консолидации активов либо разделения парка «СГ-транс». Сумма сделки пока не уточнена. Ранее предполагалось что она составит около 6 млрд руб. Напомним, ранее обсуждались различные сценарии развития «СГ-транса»: бизнес оператора могли разделить на перевозки сжиженных углеводородных газов и перевозки нефтеналивных грузов, не исключалось и объединение компании с «ИСП Транс».

Демонстрационная версия. В разделе представлены основные операционные показатели и информация об основных событиях, повлиявших на работу компаний в январе-июне 2016 года

Перечень таблиц и графиков

Раздел I. Рейтинг операторов подвижного состава

Таблицы

- Ранговый рейтинг ТОП-30 операторов подвижного состава по итогам I кв. 2016 года.
- Рейтинг ТОП-30 операторов подвижного состава по количеству вагонов в управлении в 2011-2016 гг., тыс. шт.
- Рейтинг ТОП-30 операторов подвижного состава по величине парка в собственности (включая финансовый лизинг) в 2010-2016 гг., тыс. шт.
- Рейтинг операторов подвижного состава по объему грузоперевозок в 2011-2016 гг., млн. тонн.
- Рейтинг операторов подвижного состава по отношению объема перевозок к парку в управлении в 2011-2015 гг., тыс. тонн на вагон.
- Рейтинг операторов подвижного состава по величине грузооборота в 2011-2016 гг., млрд. т-км.
- Рейтинг операторов подвижного состава по отношению грузооборота к парку в управлении в 2011-2015 гг., млн. т-км на вагон в год.
- Выручка операторов (с учетом тарифа ОАО "РЖД") за I кв. 2015-2016 гг., млрд. руб.
- Выручка операторов (с учетом тарифа ОАО "РЖД") за 2014-2015 гг., млрд. руб.
- Рейтинг операторов по величине валовой выручки (с учетом тарифа ОАО "РЖД") в 2011-2015 гг., млрд. руб., без НДС.
- Рейтинг по выручке (за вычетом тарифа "РЖД") в сегменте железнодорожных перевозок и предоставления вагонов в аренду за соответствующий год, млрд. руб. без НДС.

Графики

- Динамика доли рынка крупнейших операторов подвижного состава в управлении в 2009-2016 гг., %.
- Динамика изменения парка в управлении ТОП-20 операторов за I кв. 2015 и 2016 гг.
- Динамика доли рынка крупнейших операторов подвижного состава в собственности (с учетом фин. лизинга) в 2009-2016 гг., %.
- Динамика изменения парка в собственности ТОП-20 операторов за I кв. 2015 и 2016 гг., тыс. шт.
- Динамика доли грузоперевозок крупнейших операторов подвижного состава в 2010-2016 гг., %.
- Динамика доли грузооборота крупнейших операторов подвижного состава в 2010-2016 гг., %

Раздел 2. Макроэкономические показатели развития транспорта в России

2.1 Состояние и основные показатели транспортного комплекса России

Графики

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

2.2 Состояние и показатели железнодорожного транспорта России

Основные показатели железнодорожного транспорта

Графики

- Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в 2005-2015 гг., млн. тонн.
- Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в I кв. 2007-2016 гг.
- Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в I-IV кварталах 2005-2016 гг.
- Грузооборот железнодорожного транспорта России в 2005-2015 гг.
- Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России в 2005-2015 гг.
- Грузооборот железнодорожного транспорта России в I квартале 2007-2016 гг.
- Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России в I квартале 2007-2016 гг.
- Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2006-2015 гг., млн. т.
- Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2006-2015 гг., %.
- Динамика перевозок основных грузов ж/д транспортом в России в I кв. 2007-2016 гг., млн. т

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

Таблицы

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

Скорость и надежность доставки грузов железнодорожным транспортом

Графики

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

Таблицы

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

Состояние парка железнодорожного подвижного состава

Графики

- Динамика парка подвижного состава в СССР в 1988 и в России 1993-2016 гг., тыс. единиц на конец периода (по годам - перепись, 2010-2016 гг. - номерная база).
- Структура парка подвижного состава по видам на 1.05.2016 года, %
- Структура парка подвижного состава по видам на 1.01.2016 года, %.
- Динамика среднего возраста парка подвижного состава России в 2000-2016 гг., лет на конец периода.
- Средний возраст и нормативный срок службы грузовых вагонов в России на 1 апреля 2015 и 2016 гг., лет
- Динамика списания и закупок подвижного состава в России в 1993 - 2016г, тыс. единиц.
- Динамика закупок грузовых вагонов в России в 2010-2016 гг., тыс. единиц.
- Динамика списания грузовых вагонов в России в 2010-2016 гг., тыс. единиц.
- Динамика ставок аренды и стоимости полувагонов в России в 2007-2016 гг., без учета НДС.

Таблицы

- Структура парка грузового железнодорожного подвижного состава России по видам на 1 января 2016 г. и 1 мая 2016 г.
- Возрастная структура парка подвижного состава России по видам вагонов на 1 мая 2016 г.

Нормативное регулирование железнодорожного транспорта

Графики

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

Таблицы

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

2.3 Показатели развития водного транспорта России

Основные показатели развития морского транспорта

Графики

- Динамика объемов перевалки грузов через порты России, Украины и стран Балтии в 1990-2016 гг., млн тонн.
- Динамика объема перевалки грузов в морских портах РФ в 2007-2015 гг., млн. тонн.
- Динамика объема перевалки грузов в морских портах РФ в I кв. 2008-2016 гг
- Динамика объема перевалки грузов в морских портах РФ в 2007-2015 гг. по типам грузов, млн. тонн
- Структура перевалки грузов в морских портах РФ в 2007-2015 гг. по типам грузов, %.
- Динамика объема перевалки грузов в морских портах РФ в I кв. 2008-2016 гг. по типам грузов, млн. тонн
- Структура перевалки грузов в морских портах РФ в I кв. 2008-2016 гг. по типам грузов, %
- Объем перевозок грузов морским транспортом в России в 2005-2015 гг.
- Структура отправления грузов морским транспортом России по направлениям в I-IV кв. 2005-2016 гг., млн. т.
- Среднее расстояние перевозки грузов морским транспортом в России в 2005-2016 гг., км

Основные показатели развития внутреннего водного транспорта

Графики

- Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в России в 2005-2016 гг.
- Динамика и структура отправления грузов внутренним водным транспортом по направлениям в I-IV кварталах 2005-2016 гг., млн.т.
- Динамика грузооборота внутреннего водного транспорта России в 2005-2016 гг.
- Грузооборот внутреннего водного транспорта в I-IV кварталах России в 2005-2016 гг., млрд.т-км

Таблицы

- Динамика протяженности внутренних водных путей России в 1990 – 2015 гг., тыс. км
- Динамика плотности внутренних водных путей в РФ в 1990 – 2014 гг. (километров путей на 1000 квадратных километров территории)
- Динамика количества речных грузовых судов в России в 1990 – 2014 гг., тыс. шт.

2.4 Показатели развития автомобильного транспорта

Основные показатели развития автомобильного транспорта

Графики

- Грузооборот автомобильного транспорта России в 2005-2015 гг.
- Объем перевозок грузов автомобильным транспортом России в 2005-2015 гг.

- Грузооборот автомобильного транспорта в I-IV кварталах России в 2005-2016 гг., млрд.т-км.
- Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в I-IV кварталах 2005-2016 гг.
- Динамика среднего расстояния перевозки грузов автомобильным транспортом в России в 2005-2015 гг.
- Динамика среднего расстояния перевозки грузов автомобильным транспортом в России в I-IV кварталах 2005-2016 гг., км

Таблицы

- Динамика протяженности российских автомобильных дорог в 1990 – 2014 гг., тыс. км
- Динамика плотности автомобильных дорог с твердым покрытием в РФ в 1990 – 2014 гг. (километров путей на 1000 квадратных километров территории)
- Динамика парка грузовых автомобилей в России в 1990 – 2014 гг., тыс. шт.
- Динамика интенсивности перевозок грузов на автомобильных дорогах России (миллионов тонно-километров на один километр длины путей)
- Допустимые массы транспортных средств (Приложение N 1 к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014
- Допустимые осевые нагрузки транспортных средств (Приложение N 2 к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. N 1590)

2.5 Показатели развития воздушного транспорта

Основные показатели развития воздушного транспорта

Графики

- Грузооборот воздушного транспорта России в 2007-2016 гг., млрд. т-км
- Перевозки грузов и почты воздушным транспортом в России в 2007-2016 гг., млн. тонн
- Структура грузооборота воздушного транспорта по компаниям в 2015 г., %
- Структура перевозок грузов воздушным транспортом по компаниям в 2015 г., %
- Структура грузооборота воздушного транспорта по компаниям по итогам I кв. 2016 г., %
- Структура перевозок грузов воздушным транспортом по компаниям по итогам I кв. 2016 г., %
- Динамика уровня коммерческой загрузки по авиакомпаниям России в 2014-2015 гг.
- Динамика уровня коммерческой загрузки по авиакомпаниям России по итогам I кв. 2015-2016 гг.

Раздел III Основные события операторов рынка железнодорожных перевозок в России

По всем компаниям приведены следующие:

Графики

- Структура парка в управлении компании на 1.05.2016, %;
- Структура парка в собственности компании на 1.05.2016, %;
- Динамика парка подвижного состава в управлении и собственности (с учетом финансового лизинга) компании в 2008-2016 гг., тыс. ед.
- Динамика объема грузоперевозок компании в 2008-2016 гг.

Таблицы

Динамика финансовых показателей (для публичных компаний) в 2008-2016 гг

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

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

Периодический обзор INFOLine Rail Russia TOP

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

Обзор состоит из трех основных разделов:

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

Основные параметры, по которым формировался итоговый рейтинг компаний:

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

Готовые маркетинговые исследования

NEW! Исследование "Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2015 года. Прогноз до 2018 года"

Исследование состоит из двух частей:

Часть 1. Анализ рынка железнодорожных перевозок

- **Макроэкономические показатели транспортной отрасли России.** Описание, анализ ключевых тенденций и долгосрочных показателей (2005-2015) 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 2015 года, в том числе и основных итогов и последствий реформирования отрасли, а также, результатов нормативного регулирования отрасли. Анализ динамики и структуры основных показателей рынка ж/д грузовых перевозок (грузооборот, погрузка, перевозки, среднее расстояние) в долгосрочной годовой динамике и динамике по месяцам, анализ скорости и надежности доставки грузов и состояния парка ж/д подвижного состава.
- **Рейтинг крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава.** Количество грузовых вагонов в собственности с учетом финансового лизинга; количество грузовых вагонов в собственности; количество грузовых вагонов в управлении; объем перевозки грузов в собственных и арендованных грузовых вагонах; объем выручки, чистой прибыли, EBITDA и чистого долга в сегменте грузовых железнодорожных перевозок по итогам 2014 года; рентабельность по чистой прибыли и по показателю EBITDA по итогам 2014 года; коэффициенты долговой нагрузки. Проанализирована конъюнктура рынка M&A сделок на рынке оперирования подвижным составом, а также, конъюнктура IPO на рынке оперирования.
- **Текущее состояние и перспективы развития рынка грузовых вагонов по 10 видам.**



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



| | |
|------------------------|--------------------------------------|
| Дата выхода: | Октябрь 2015 Обн. II квартал 2016 |
| Количество страниц: | 538 |
| Способ предоставления: | Электронный Печатный |
| Стоимость: | 60 000 руб. |

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 1.07.2015г., объем списаний и закупок за 2005-1 пол. 2015гг. и прогноз до 2018г., 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).

Исследование "Рынок вагонного литья стран "Пространства 1520". Итоги 2014 года. Тенденции 2015 года. Прогноз до 2022 года".

Анализ производства и потребления крупного вагонного литья (боковые рамы и надрессорные балки), в том числе для инновационных вагонов в России и странах СНГ в 2007- 5 мес. 2015 г., мониторинг цен, обзор нормативной базы, прогнозирование тенденций развития рынка до 2022 г. Обновление IV квартал 2016 г.

Исследование "Рынок локомотивов РФ и стран Пространства 1520".

Анализ текущего состояния и перспектив развития рынка железнодорожного тягового состава России и стран СНГ, характеристика локомотивостроительных предприятий "Пространства 1520", международных производителей тягового состава, парка локомотивов железнодорожных администраций России и СНГ и проектов его модернизации и обновления, описание ситуации в сфере частной собственности на тяговый состав. Апрель 2012. Обновление IV квартал 2016.

Исследование "Рынок лизинга грузового железнодорожного подвижного состава РФ".

Анализ текущего состояния и перспектив развития рынка лизинга грузового железнодорожного подвижного состава, характеристика крупнейших лизинговых компаний. Обновление III квартал 2016 г.

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 проанализированы 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 в управлении компании подвижного состава, имеющего право выхода на сеть ОАО "РЖД", по видам (крытые вагоны, платформы, полувагоны, цистерны, хопперы-минераловозы, хопперы-цементовозы, хопперы-зерновозы, фитинговые платформы, автомобилевозы, рефрижераторные и изотермические вагоны).
- **Состояние рынка подвижного состава** по видам по итогам 1 полугодия 2014 года. По каждому виду подвижного состава проведен анализ динамики закупок/списаний вагонов соответствующего типа в долгосрочной динамике, анализ закупок в разрезе типов собственников и операторов (непосредственно операторы, лизинговые компании, грузовладельцы и экзотивные операторы, дочерние компании холдинга "РЖД", и др.). Также, в разделе приведена информация о среднем возрасте каждого из типов подвижного состава, их нормативном сроке службы, возрастной структуре парка и прогнозах закупок и списаний подвижного состава на ближайшую перспективу.
- **База собственников и операторов подвижного состава по видам грузовых вагонов** на 1 апреля 2014 года. Контактные данные компаний (фактический адрес, телефон, факс, e-mail, web-адрес, Ф.И.О. руководителя и Ф.И.О. руководителя транспортного подразделения (для грузовладельцев)) и данные по парку в собственности, собственности с учетом финансового лизинга и в управлении.



| | |
|------------------------|--|
| Дата выхода: | Сентябрь 2014 Обновление во II квартале 2016 |
| Количество страниц: | 523 |
| Способ предоставления: | Электронный Печатный |
| Стоимость: | 60 000 руб. |

NEW! База данных "700 крупнейших собственников и операторов подвижного состава ЕЭП".

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

Отраслевые новости "Тематические новости"

Услуга "Тематические новости" - это оперативная и периодическая информация об интересующей отрасли экономики РФ (всего более 80 тематик), подготовленная путем мониторинга деятельности российских и зарубежных компаний, тысяч 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 РФ | 1 раз в неделю | 5 000 руб. |
| Индивидуальный мониторинг СМИ | Согласовывается | От 10 000 руб. |

NEW! SUMMARY INFOLine

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

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

* В комплекте с тематическими новостями

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

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

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