

ИССЛЕДОВАНИЕ

РЫНОК ГРУЗОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

Тенденции 2019 года
Прогноз до 2023 года

- Рейтинг крупнейших операторов подвижного состава
- Состояние железнодорожного транспорта России
- Прогноз развития железнодорожного транспорта
- Состояние рынка перевозок и парка по 10 видам вагонов
- Описание бизнеса крупнейших операторов
- Описание бизнеса крупнейших оперлизинговых компаний

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

Содержание

Об Исследовании «Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2019 г. Прогноз до 2023 г.»	5
Раздел I. Макроэкономические показатели развития транспорта в России	7
Раздел II. Состояние и показатели железнодорожного транспорта России.....	13
2.1 Нормативное регулирование железнодорожного транспорта	13
2.2 Основные показатели железнодорожного транспорта	19
2.3 Скорость и надежность доставки грузов железнодорожным транспортом	29
2.4 Состояние парка железнодорожного подвижного состава	33
2.5 Описание бизнеса холдинга «Российские железные дороги».....	37
Раздел III. Прогноз развития рынка железнодорожных перевозок	51
3.1 Динамика и структура ВВП.....	51
3.2 Сценарии развития транспортной отрасли.....	52
3.3 Прогноз динамика парка грузовых вагонов РФ.....	55
Раздел IV. Состояние и прогноз рынка по видам подвижного состава	56
4.1 Полувагоны.....	56
4.2 Крытые вагоны.....	63
4.3 Нефтеналивные цистерны	68
4.4 Цистерны для перевозки СУГ.....	72
4.5 Хопперы-минераловозы	75
4.6 Хопперы-зерновозы	80
4.7 Хопперы-цементовозы	84
4.8 Фитинговые платформы	86
4.9 Лесовозные платформы.....	90
4.10 Универсальные платформы.....	93
Раздел V. Рейтинг крупнейших операторов подвижного состава и оперлизинговых компаний.....	96
5.1 Ранговый рейтинг операторов.....	96
5.2 Рейтинг операторов по величине парка в управлении	97
5.3 Рейтинг операторов по величине парка в собственности	99
5.4 Рейтинг оперлизинговых компаний	100
5.5 Рейтинг операторов по объему перевозок.....	102
5.6 Рейтинг операторов по грузообороту	104
5.7 Рейтинг операторов по выручке от железнодорожных перевозок и предоставления парка в аренду	106
Раздел VI. Бизнес-справки крупнейших операторов рынка железнодорожных перевозок в России	108
6.1 Бизнес-справки дочерних и зависимых обществ ОАО "Российские железные дороги"	109
«Объединенная транспортно-логистическая компания»	109
«РЖД Логистика», АО.....	111
«Федеральная грузовая компания», АО	116
6.2 «Первая грузовая компания», АО	121
6.3 Globaltrans Investment, PLC.....	129
«Новая перевозочная компания», АО.....	129
«БалтТрансСервис», ООО.....	129
«ГТИ Менеджмент», ООО.....	129
«СинтезРейл», ООО.....	130
6.4 «Нефтетранссервис», АО	135
6.5 ГК «РТК» (Rail Transport Company)	139
«Русагротранс», АО.....	142
«Грузовая компания», ООО	145
«ЛП транс», АО.....	145
«ТрансЛес», ООО	146
6.6 АО «Первая тяжеловесная компания»	148
«Первая тяжеловесная компания», АО.....	148
«Восток1520», ООО.....	149
6.7 ХК «Уральская горно-металлургическая компания».....	151
«УГМК-Транс», ООО	155
«Уголь-Транс», АО.....	155
6.8 ГК «ДЕЛО».....	156
«Трансконтейнер», ПАО.....	159
6.9 ГК «FESCO».....	166
Фирма «Трансгарант», ООО.....	170
«Транс-Грейн», ООО	172
«Русская тройка», АО.....	173
6.10 Транспортные компании, ранее входившие в ГК «Rail Garant»	174
«Транс Синергия», ООО.....	174
«Спецтрансгарант», ООО	174
«РэйлСпецТранс», ООО	174
«Оптима ТрансАвто», ООО	174
6.11 Прочие независимые и экзотические операторы и грузовладельцы	176
«Трансойл», ООО.....	176

«СУЭК», АО.....	179
«Нитрохимпром», ООО	183
«Грузовая компания «Новотранс», ООО.....	183
«Газпромтранс», ООО.....	188
«Модум-Транс», ООО (ранее «УВЗ-Логистик», ООО).....	191
RAILGO (ранее «ИСП Транс», ООО).....	194
«Совфрахт-Совмортранс», ГК.....	197
«РН-Транс», АО.....	200
«ЛУКойл-Транс», ООО.....	203
«Трубная грузовая компания», АО	205
«Евросиб СПб-транспортные системы», ЗАО.....	208
«ВМ-Транс», ООО.....	211
«Уралкалий», ПАО	214
«УРАЛХИМ-ТРАНС», ООО	217
«Мечел-Транс», ООО	220
«Спецэнерготранс», АО.....	223
АО «Апатит» (ранее «Фосагро-транс», ООО)	226
«МХК «ЕвроХим», АО.....	229
«СИБУР-Транс», АО.....	232
«Нефтехимическая транспортная компания», ООО	235
ГК «Максимум».....	236
ГК «Содружество»	238
«Логистика1520», ООО	241
«Транспортные технологии», ООО	244
«Первый промышленный оператор», ООО	246
«Рефервис», АО.....	247
«Дальневосточная транспортная группа», АО.....	249
«Кузбастрансцемент», ООО.....	252
«ТалТЭК Транс», АО.....	254
«Финтранс ГЛ», ООО.....	255
«Акрон», ПАО.....	257
«Технотранс», ООО.....	258
«Модуль», ООО.....	259
«Локотранс», ЗАО.....	261
«Алькон», ООО	262
ГК «Аппарель».....	263
Раздел VII. Основные события компаний, занимающихся операционным лизингом подвижного состава .. 265	
<i>Brunswick Rail Limited</i>	265
«НПК «Объединенная вагонная компания», ПАО.....	268
«Универсальная контейнерная компания 1520», ООО.....	271
Лизинговая компания «Rail1520».....	272
«СГ-транс», АО	274
«Трансфин-М», ПАО.....	277
«Атлант», ООО.....	278
«ТФМ-Оператор», ООО	280
«ТФМ-Транс», АО	281
Приложение 1. Тарифные решения ОАО «РЖД» на 2019 год в рамках «Тарифного коридора»	282
Перечень продуктов INFOLine по железнодорожному транспорту и рынкам подвижного состава.....	289

Об Исследовании «Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2019 г. Прогноз до 2023 г.»

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

Ключевые параметры рынка: На рынке железнодорожных грузовых перевозок России работает более 1000 собственников и операторов, причем в результате продолжающегося процесса консолидации на долю 30 крупнейших операторов приходится уже более 79% парка в управлении и около 80% от общего объема перевозок.

Актуальность Исследования: В 2019 году погрузка на сети «РЖД» сокращается (в первую очередь в связи с неблагоприятной конъюнктурой рынка угля в Европе), что в сочетании с ростом объемов выпуска подвижного состава обуславливает формирование профицита, несмотря на неблагоприятную эксплуатационную обстановку на сети «РЖД», и снижения арендных ставок и стоимости предоставления полувагонов, а затем и ряда других видов подвижного состава, даже в условиях давления на расходы собственников из-за сохранения дефицита и близких к максимальным ценам на цельнокатаные колеса и крупное литье. При этом консолидация рынка операторских услуг, высокая доля парка в лизинге и близкая к рекордным показателям стоимость новых вагонов ограничивает возможность снижения ставок на рынках специализированных вагонов (особенно хопперов-минераловозов, зерновозов, фитинговых платформ, нефтеналивных цистерн и цистерн для сжиженных углеводородных газов).

В сложных и динамично меняющихся экономических условиях для эффективной коммерческой деятельности грузовладельцам, операторских и лизинговых компаний требуется профессиональный конкурентный анализ и прогнозирование конъюнктуры рынка.

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

Временные рамки Исследования: динамика динамика с 2010 года (общие показатели транспорта) с 2014 года (показатели компаний и рейтинг INFOLine Rail Russia TOP); итоги 2018 г. и I пол. 2019 г. (операционные и финансовые показатели), прогноз до 2023 года (общие показатели рынка грузовых перевозок) и до 2022 года (показатели 10 видам подвижного состава).

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

Методы Исследования и источники информации:

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

Исследование «Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2019 года. Прогноз до 2023 года» включает семь основных разделов:

- Макроэкономические показатели транспортной отрасли России;
- Состояние и показатели железнодорожного транспорта России;
- Прогноз развития рынка железнодорожных перевозок;
- Состояние и прогноз парка, цен и арендных ставок по 10 видам подвижного состава (полувагоны, крытые вагоны, нефтеналивные цистерны, цистерны для перевозки СУГ, хопперы-минераловозы, хопперы-зерновозы, хопперы-цементовозы, фитинговые платформы, лесовозные и универсальные платформы);
- Рейтинг крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава;
- Бизнес-справки по крупнейшим операторам;
- Бизнес-справки по крупнейшим оперлизинговым компаниям.

Первый раздел включает описание, анализ ключевых тенденций и долгосрочных показателей (2013-2018 гг. и I пол. 2019 г.) железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного транспорта.

Второй раздел представляет собой подробный анализ основных тенденций развития железнодорожной отрасли в 2013-2018 гг. и I пол. 2019 г., в том числе основных итогов и последствий реформирования отрасли и особенностей ее нормативного регулирования. Также проанализированы основные тенденции рынка подвижного состава включено описание бизнеса холдинга «РЖД». Кроме того, второй раздел Исследования содержит анализ динамики и структуры основных показателей рынка ж/д грузовых перевозок (грузооборот, погрузка, перевозки, среднее расстояние), скорости и надежности доставки грузов и состояния парка ж/д подвижного состава, (в том числе средний возраст, списание и закупки, структура парка по видам вагонов и т.д.).

Третий раздел включает прогноз основных макроэкономических показателей России, описание сценариев развития железнодорожного транспорта, прогноз погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта, а также закупок и списания подвижного состава до 2023 года.

Четвертый раздел включает анализ и прогноз парка подвижного состава, закупок и списания, а также цен на вагоны и арендных ставок по 10 видам подвижного состава (полувагоны, крытые вагоны, нефтеналивные цистерны, цистерны для перевозки СУГ, хопперы-минераловозы, хопперы-зерновозы, хопперы-цементовозы, фитинговые платформы, лесовозные и универсальные платформы).

Пятый раздел включает рейтинг крупнейших операторов INFOLine Rail Russia TOP с итогами операционной и финансовой деятельности компаний по итогам I полугодия 2019 года.

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;
- перевозки грузов и грузооборот в собственных и арендованных грузовых вагонах;
- выручка

Кроме количественных параметров были рассчитаны показатели эффективности деятельности операторов.

В шестой и седьмой разделы разделы включает более 50 бизнес-справок по крупнейшим операторам подвижного состава. Бизнес-справки содержат актуальную информацию об истории развития компании, структуре акционерного капитала, структуре холдинга, основные сделки M&A, динамике и структуре парка подвижного состава компании, закупках подвижного состава, динамике и структуре перевозок грузов (по видам грузов, по видам вагонов), а также динамике финансовых показателей и планах развития компании.

Бизнес-справки представлены по следующим компаниям:

Дочерние операторские компании холдинга «РЖД» (АО «Федеральная грузовая компания», ОТЛК ЕРА, АО «РЖД Логистика»);

- **Крупные операторы и грузовладельцы:** АО «ПГК», Globaltrans (ООО «Балттранссервис», АО «НПК», ООО «ГТИ Менеджмент», ООО «Синтезрейл»), Rail Transports Company (АО «РусАгроТранс», ООО «ТрансЛес», АО «ЛП транс», ООО «Грузовая компания»), ГК «Дело» (ПАО «ТрансКонтейнер»), FESCO (группа «Трансгарант», АО «Русская тройка»), АО «Нефтетранссервис», ХК «УГМК» (ООО «Уголь-Транс», ООО «УГМК-Транс»); ООО «Первый Промышленный оператор»; АО «Первая тяжеловесная компания», ООО «Восток 1520»; ООО «Трансойл»; ООО Модум-Транс (ранее ООО «УВЗ-логистик»); ООО «Газпромтранс»; ООО «ГК «Новотранс»; ГК «Совфрахт-Совмортранс»; RAILGO (ранее «ИСП Транс», ООО); ООО «Мечел-транс»; АО «Спецэнерготранс»; АО «Сибур-Транс» и ООО «НТХК»; АО «Трубная грузовая компания»; ЗАО «Евросиб СПб-ТС»; ПАО «Уралкалий»; ООО «Лукойл-транс»; АО «РН-транс»; АО «МХК «Еврохим»; АО «Апатит» (ранее ООО «ФосАгро-транс»); АО «Рефсервис»; АО «ГалТЭК Транс»; АО «СУЭК»; ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС»; «Балтсервис»; ООО (ГК «Содружество»); ООО «Кузбасстрансмент»; ГК «Максимум»; АО «Дальневосточная транспортная группа»; ПАО «Акрон»; ООО «Финтранс ГЛ», «Технотранс»; ГК «Аппарель»; ООО «Алькон»; ООО «Логистика1520»; ООО «Модуль», ЗАО «Локотранс».

В седьмой раздел включены бизнес-справки по крупнейшим оперлизинговым компаниям, которые содержат актуальную информацию об истории развития компании, структуре акционерного капитала, структуре холдинга, динамике и структуре парка подвижного состава компании, закупках подвижного состава, а также динамике финансовых показателей и планах развития компании. Бизнес-справки представлены по следующим компаниям: Brunswick Rail, ПАО «НПК «ОВК» (в том числе RAIL1520); ПАО «Трансфин-М», АО «СГ-Транс».

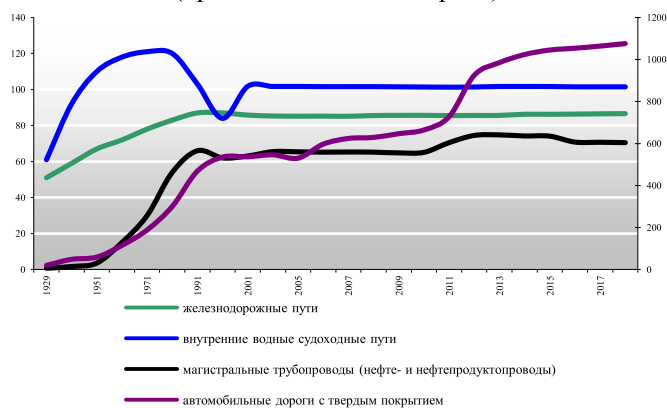
Дополнительную информацию Вы можете получить на www.advis.ru и www.infoline.spb.ru

Раздел I. Макроэкономические показатели развития транспорта в России

Транспорт относится к стратегическим отраслям экономики и одним из основных геополитических инструментов России. Это лишний раз подтверждает тот факт, что избранный на новый срок Президент Владимир Путин в своем Указе **«О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года»** от 7 мая 2018 года поручил утвердить комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры страны. В документе отмечается, что до 1 октября 2018 года Правительство совместно с региональными органами власти должно на основе стратегии пространственного развития разработать и утвердить комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. План, согласно указу, должен предусматривать обеспечение в 2024 году развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов. В свою очередь, развитие этих коридоров должно быть обеспечено за счёт строительства и модернизации участков автодорог России, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай», увеличения мощностей отечественных морских портов, развития Северного морского пути и увеличения грузопотока по нему до 80 млн тонн.

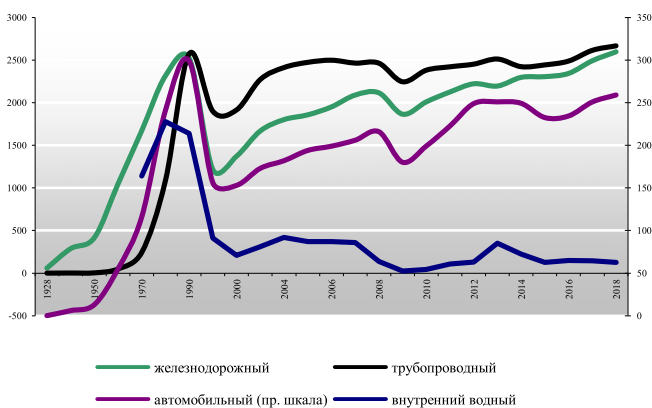
Транспортная сеть России вследствие большой территории страны является одной из самых протяженных в мире. Она включает в себя X млн км автомобильных дорог с твердым покрытием, X тыс. км железнодорожных путей общего пользования, X тыс. км водных судоходных путей, X тыс. км трубопроводов. В транспортной сфере РФ действует около X тыс. зарегистрированных предприятий, из которых X тыс. работают в области сухопутного транспорта, X тыс. – водного, около X тыс. – воздушного, а также более X тыс. организаций занимается вспомогательной и дополнительной транспортной деятельностью. <...>

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



Источник: ФСГС

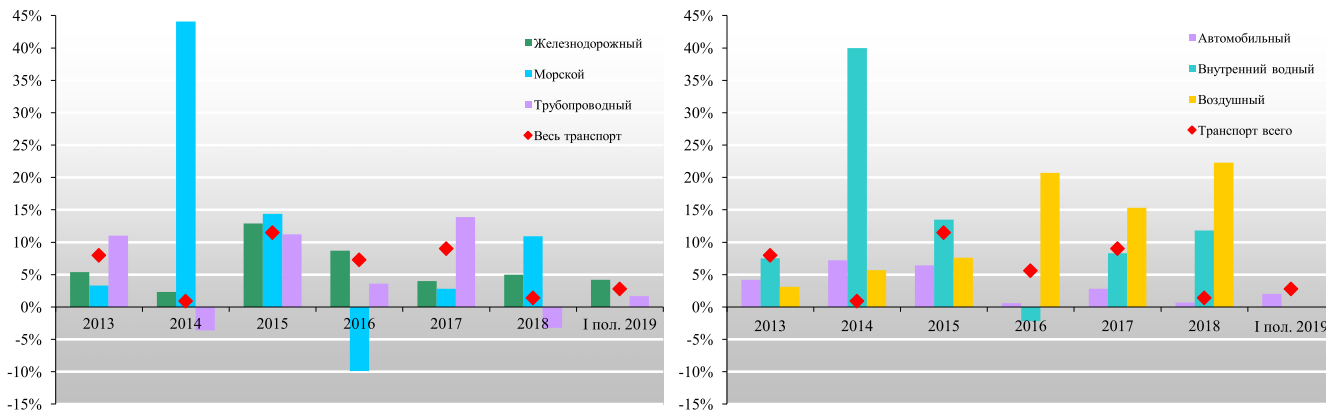
Рисунок 2. Грузооборот транспорта, млрд т-км, (правая шкала – автомобильный и водный транспорт)



Источник: ФСГС

По итогам 2018 года средняя величина тарифа по всем видам транспорта относительно 2017 года, по данным ФСГС, увеличилась на X%. При этом на железнодорожном транспорте произошел рост на X%, автомобильном – на X%, а на трубопроводном – снижение на X%. В I квартале 2019 года средняя величина тарифа по всем видам транспорта относительно 2018 года, по данным ФСГС, сократилась на X%. При этом на железнодорожном транспорте произошел рост на X%, автомобильном – на X%, а на трубопроводном – снижение на X%.

Рисунок 3 Динамика тарифов на грузоперевозки в 2013-2019 гг., % к декабрю предыдущего периода



Источник: ФСГС

Источник: ФСГС

Восстановительный рост объема перевозок на транспорте России после экономического кризиса начался в 2016 году. В 2017 году он замедлился до X%, а по итогам 2018 года ускорился до X%.

Рисунок 4. Динамика объёмов перевозки грузов в России в 2013-2019 гг., млн тонн

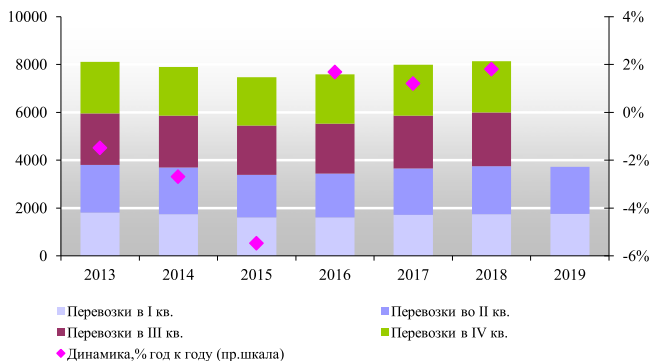
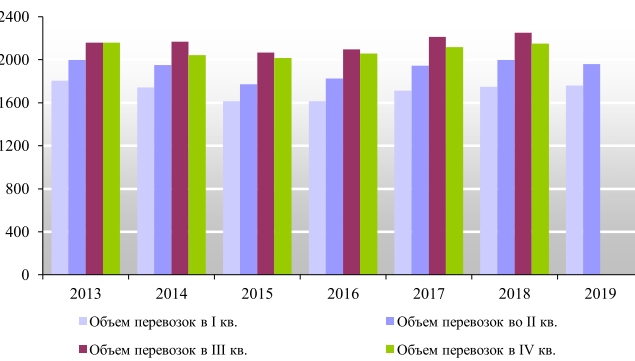


Рисунок 5 Динамика объёмов перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2013-2019 гг., млн тонн

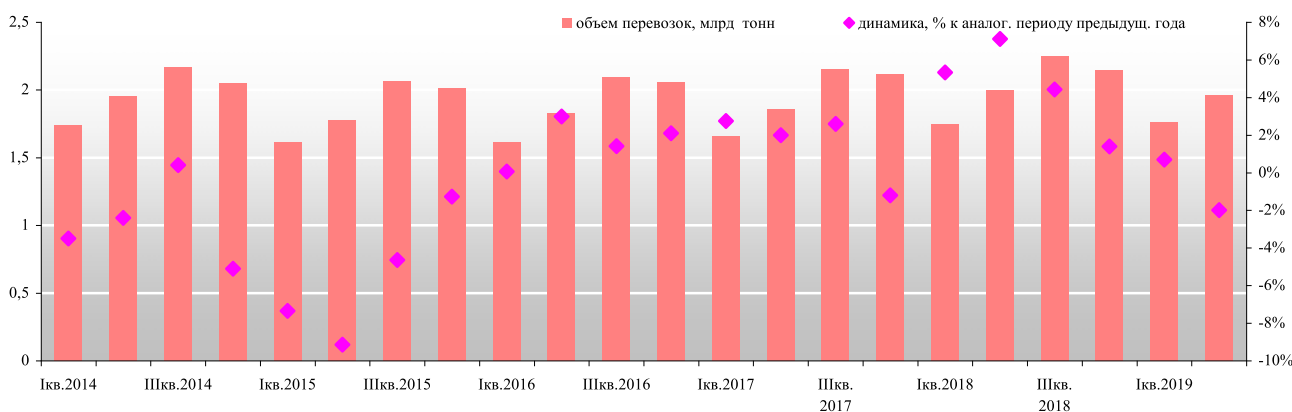


Источник: ФСГС

Источник: ФСГС

Во II квартале 2019 года относительно II квартала 2018 года произошло сокращение перевозок на X%, до X млн тонн.

Рисунок 6. Динамика объёмов перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2014-2019 гг.

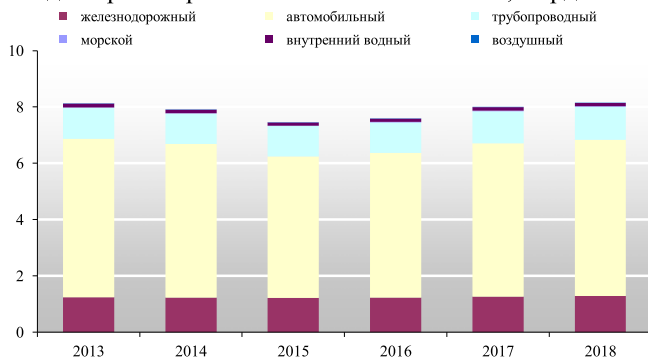


Источник: ФСГС

В структуре перевозок грузов в России преобладает автомобильный транспорт. В 2018 году автомобильным транспортом перевезено X млрд тонн грузов, что на X% выше уровня 2017 года, железнодорожным транспортом – X млн тонн грузов, что на X% выше уровня 2017 года. Доля перевозок автомобильным транспортом составила X%, железнодорожным – X%.

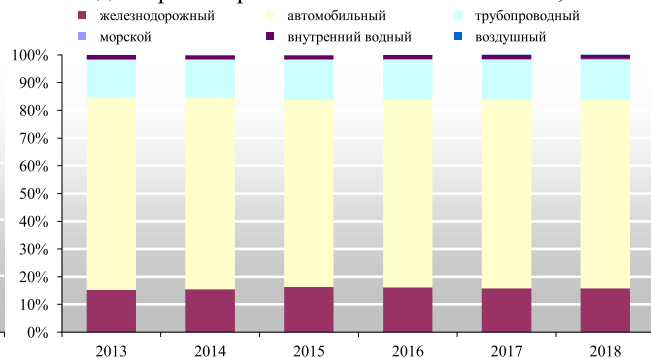


Рисунок 7. Динамика объёмов перевозок грузов по видам транспорта в России в 2013-2018 гг., млрд тонн



Источник: ФСГС

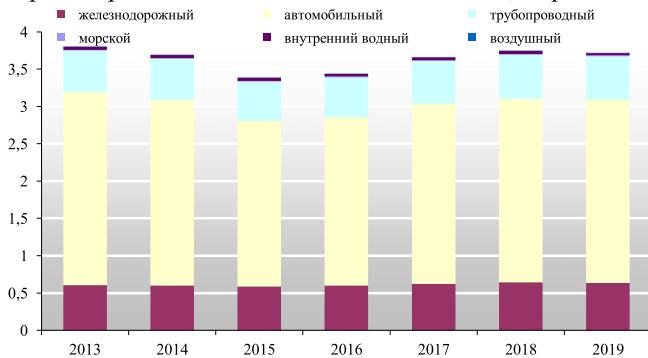
Рисунок 8. Структура объёмов перевозок грузов по видам транспорта в России в 2013-2018 гг., %



Источник: ФСГС

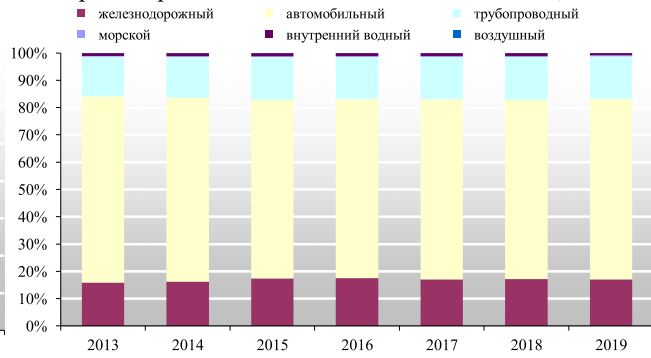
В I полугодии 2019 года, по данным Росстата, автомобильным транспортом было перевезено X млрд тонн грузов, что соответствует уровню I полугодия 2018 года. Железнодорожным транспортом было перевезено X млн тонн грузов, что на X% ниже уровня I полугодия 2018 года. При этом доля автомобильного транспорта составила X%, железнодорожного – X%.

Рисунок 9. Динамика перевозок грузов по видам транспорта в России за I пол. 2013-2019 гг., млрд тонн



Источник: ФСГС

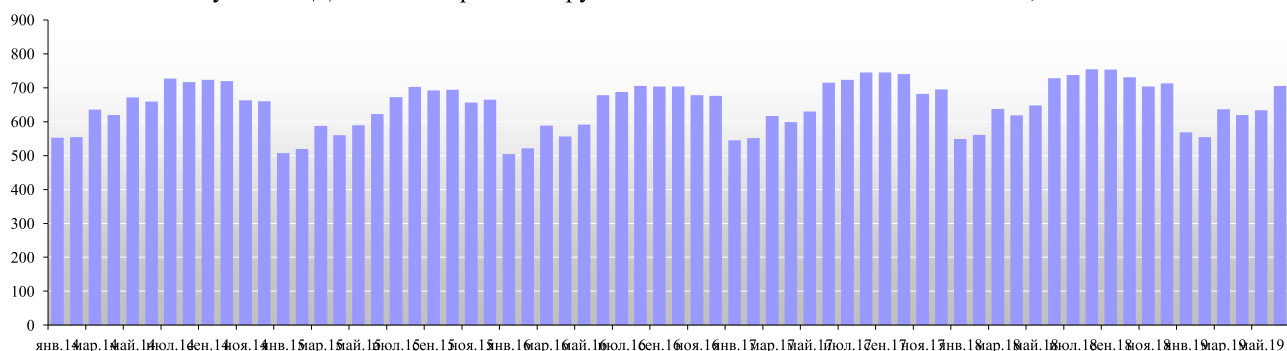
Рисунок 10. Структура перевозок грузов по видам транспорта в России за I пол. 2013-2019 гг., %



Источник: ФСГС

Помесячная динамика перевозок в 2014 – 2019 гг. показана на диаграмме.

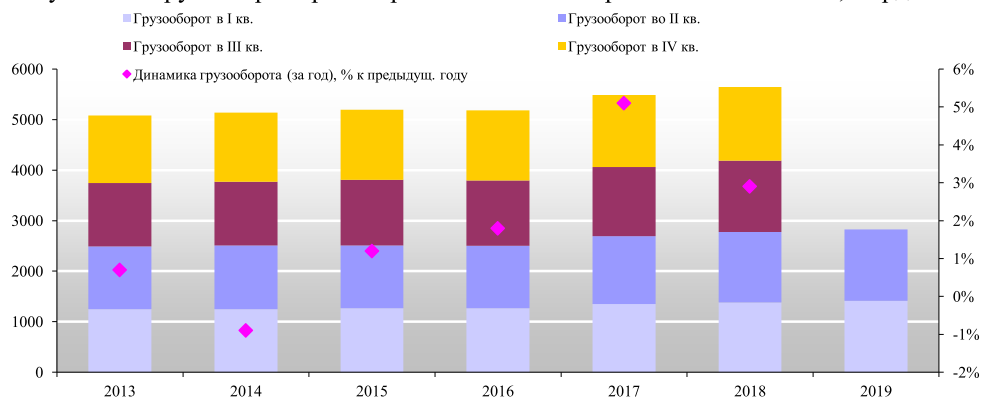
Рисунок 11. Динамика перевозок грузов в России по месяцам 2014-2019 гг., млн тонн



Источник: ФСГС

Грузооборот транспорта по итогам 2018 года, по данным Росстата, составил X млрд т-км, что на X% больше, чем в 2017 году. При этом ВВП по итогам 2018 года вырос на X%, а промышленное производство – на X%.

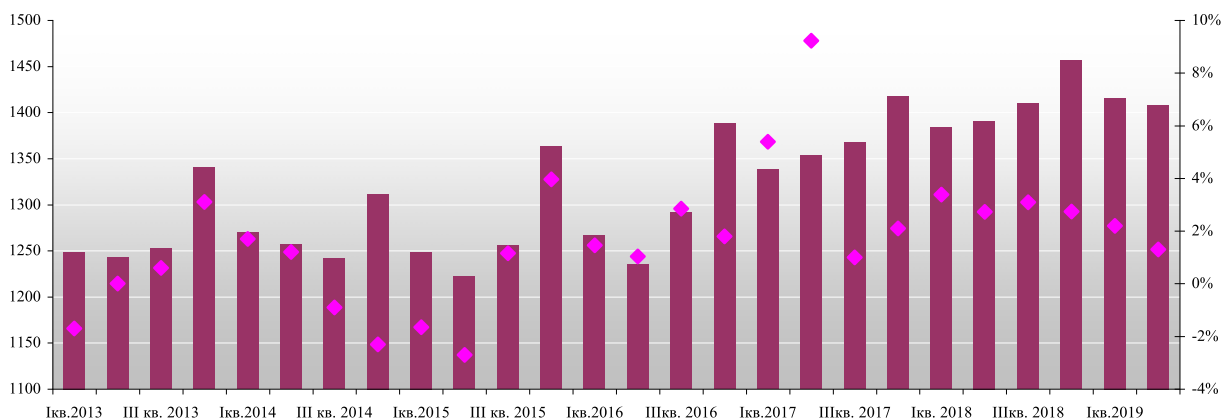
Рисунок 12. Грузооборот транспорта в РФ в I-IV кварталах 2013-2019 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

Грузооборот транспорта во II квартале 2019 года вырос на X% до X млрд т-км. При этом рост ВВП в II квартале 2019 года замедлился до X%, а промышленное производство – до X%. Ниже представлена поквартальная динамика грузооборота транспорта в 2013–2019 гг.

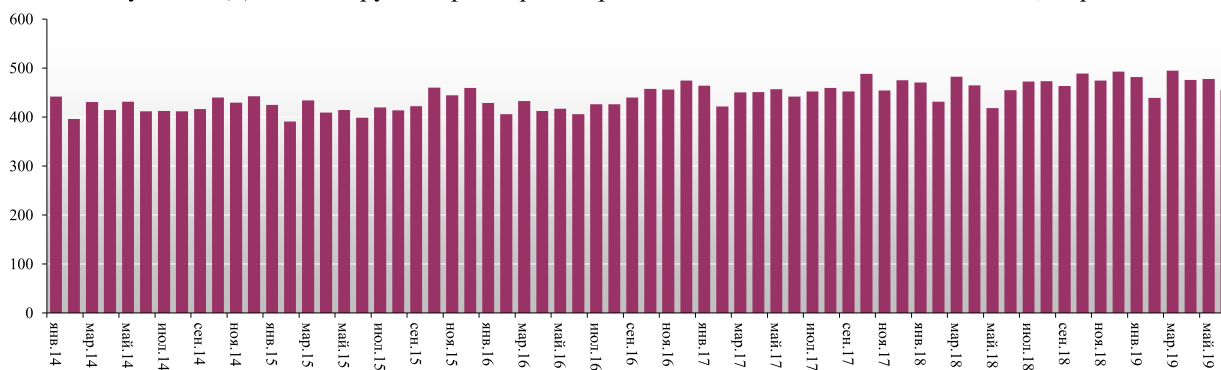
Рисунок 13. Динамика грузооборота транспорта в России в I-IV кв. 2013-2019 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

На диаграмме приведена динамика грузооборота в 2014-2019 гг. по месяцам.

Рисунок 14. Динамика грузооборота транспорта в России по месяцам 2014-2019 гг., млрд т-км

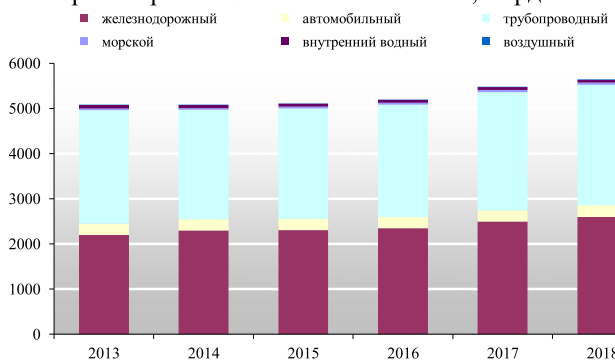


Источник: ФСГС

В 2018 году грузооборот трубопроводного транспорта вырос на X% и составил X млрд т-км, а грузооборот железнодорожного транспорта, по данным ФСГС, – на X% до X млрд т-км. Доля трубопроводного транспорта составила X%, железнодорожного транспорта – X%.

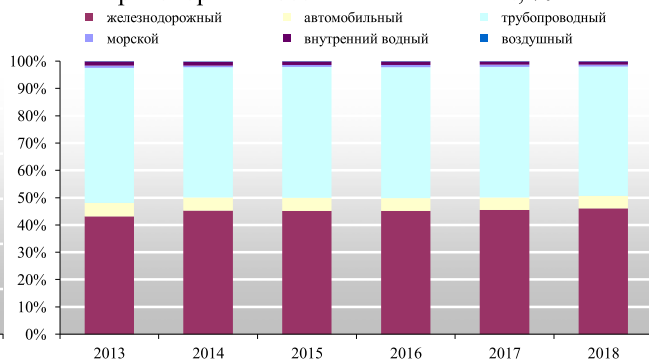


Рисунок 15. Динамика грузооборота по видам транспорта в России в 2013-2018 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

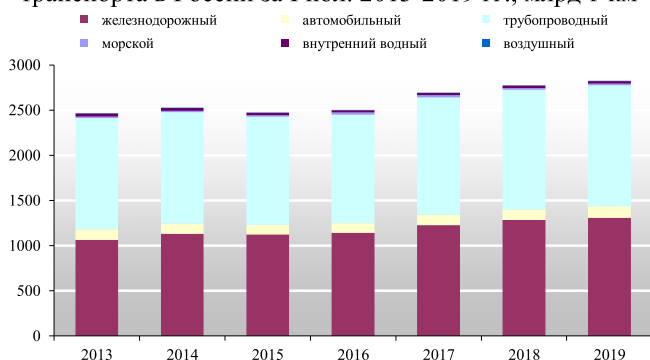
Рисунок 16. Структура грузооборота по видам транспорта в России в 2013-2018 гг., %



Источник: ФСГС

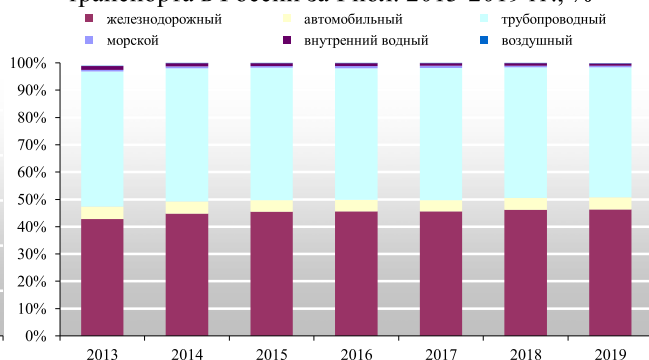
В I полугодии 2019 года грузооборот трубопроводного транспорта составил X млрд т-км, что на X% больше, чем за аналогичный период 2018 г. Грузооборот железнодорожного транспорта, по данным ФСГС, вырос на X% – до X млрд т-км. Доля трубопроводного транспорта составила X%, ж/д – X%.

Рисунок 17. Динамика грузооборота по видам транспорта в России за I пол. 2013-2019 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

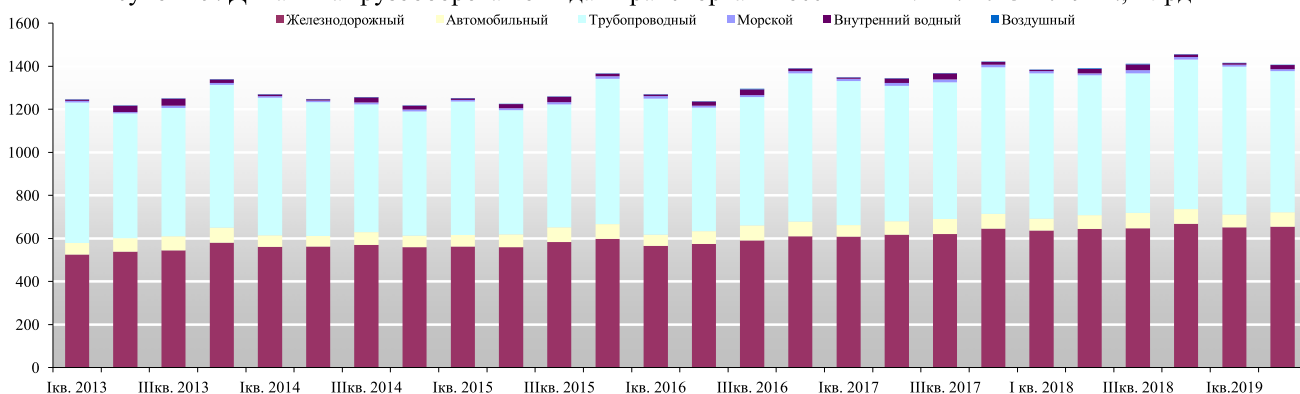
Рисунок 18. Структура грузооборота по видам транспорта в России за I пол. 2013-2019 гг., %



Источник: ФСГС

Поквартальная структура грузооборота в 2013-2019 годах с сегментацией по видам транспорта представлена на диаграмме.

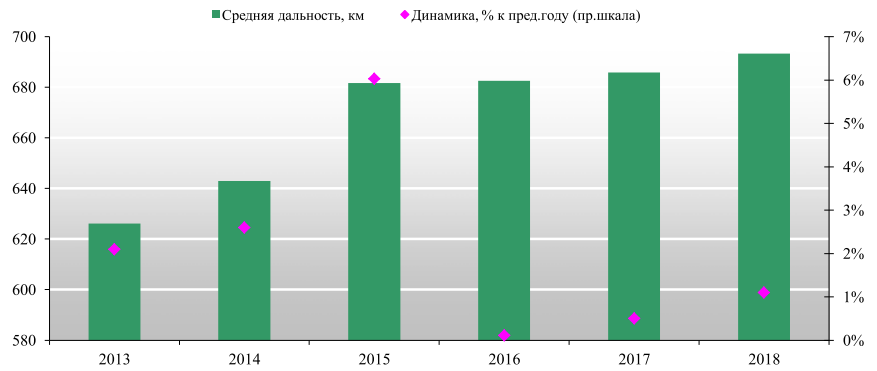
Рисунок 19. Динамика грузооборота по видам транспорта в России в I-IV кв. 2013-2019 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

Среднее расстояние перевозок всеми видами транспорта за последние десять лет характеризуется устойчивой тенденцией к росту. По итогам 2018 г. средняя дальность выросла до X км, что на X% выше уровня 2017 г.

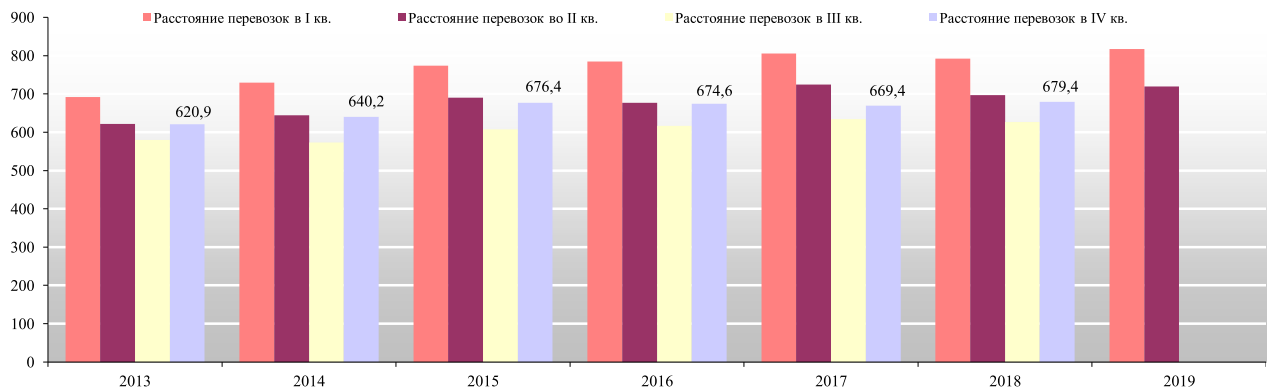
Рисунок 20. Среднее расстояние перевозки грузов в России в 2013-2018 гг.



Источник: ФСГС

Ниже дана динамика среднего расстояния в 2013 – 2019 гг. поквартально. Во II квартале 2019 года среднее расстояние продолжило увеличиваться: так, рост составил X% до X км.

Рисунок 21. Среднее расстояние перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2013-2019 гг., км



Источник: ФСГС



Раздел II. Состояние и показатели железнодорожного транспорта России¹

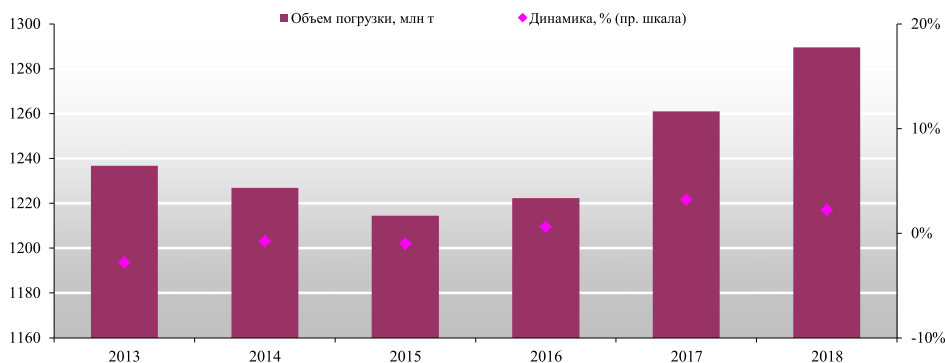
2.1 Нормативное регулирование железнодорожного транспорта

Демонстрационная версия. В разделе представлена информация о нормативном регулировании железнодорожного транспорта.

2.2 Основные показатели железнодорожного транспорта

Для деятельности железнодорожного транспорта России остаются свойственны высокий уровень монополизации и консолидация полномочий в регулировании у перевозчика ОАО «РЖД», опережающий уровень инфляции рост тарифов на перевозки, крупные государственные субсидии и фактический отказ от дальнейшей либерализации рынка железнодорожных перевозок и привлечения частных инвестиций на рынок локомотивной тяги. По просьбе «РЖД» Правительство РФ продлило на 2018 г. и далее на период до 2025 года действие дополнительной надбавки на капитальный ремонт к грузовому тарифу X%.

Рисунок 22. Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в 2013-2018 гг.



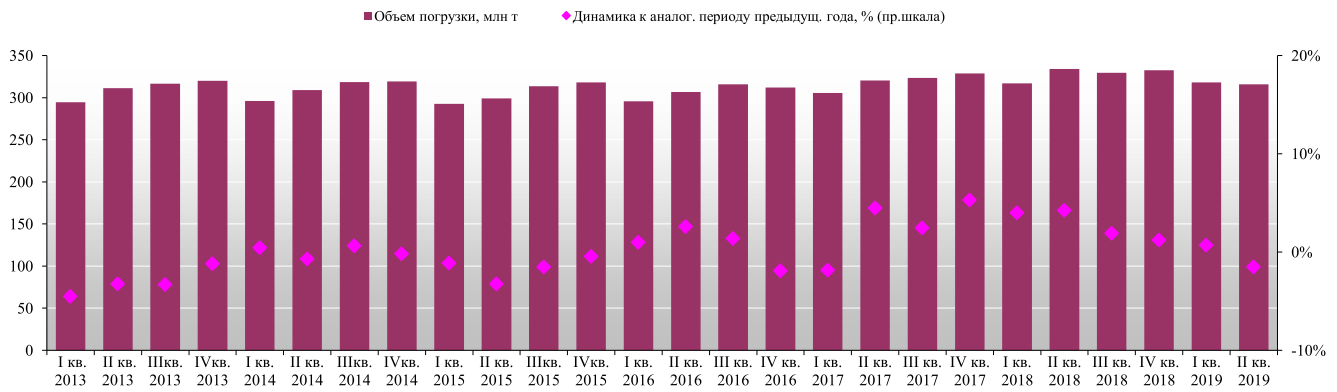
Источник: расчеты INFOLine по данным ОАО «РЖД»

Погрузка на сети Российских железных дорог (РЖД) в июле 2019 г. составила X млн тонн, что соответствует показателю за аналогичный период прошлого года. По базовому прогнозу «РЖД», такая же ситуация сохранится в августе, а по оптимистичному сценарию погрузка увеличится на X%. Погрузка для внутреннего рынка сократилась в июле на X%, но это было компенсировано ростом перевозок экспортных грузов, прежде всего для перевалки в российских портах. Погрузка экспортных грузов в адрес портов в июле растет на X%, в том числе на Дальний Восток - на X%. С начала года снизились общие перевозки угля на X%, главного груза для «РЖД». Погрузка железной руды с начала года увеличилась на X%, а перевозки нефтеналивных грузов, напротив, сократились примерно на X%. Среди всех грузов наибольшее падение произошло в перевозках зерна – более чем на X%. А самый высокий рост продемонстрировали контейнерные перевозки - плюс X%. До июля погрузка на сети «РЖД» сокращалась три месяца подряд. В отношении перевозки главного для «РЖД» груза - каменного угля - сказалось сокращение спроса со стороны энергетических предприятий Польши и снижение поставок на Украину. Падение погрузки нефтяных грузов «РЖД» связывали с продолжением ремонтных работ на ряде крупных НПЗ, а черных металлов - с нестабильностью на мировых рынках.

Ниже показана поквартальная динамика погрузки в 2013-2019 гг., рассчитанная по данным ГВЦ ОАО «РЖД».

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

Рисунок 23. Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в I-IV кварталах 2013-2019 гг.



Источник: расчеты INFOLine по данным ОАО «РЖД»

В I полугодии 2019 года погрузка на железнодорожном транспорте (по данным ОАО «РЖД») сократилась на X% до X млн тонн, в то время как промышленное производство – на X%, а добыча полезных ископаемых – на X%.

Таблица 24. Объем погрузки грузов на железной дороге в I-IV кварталах 2016-2019 годов, млн тонн

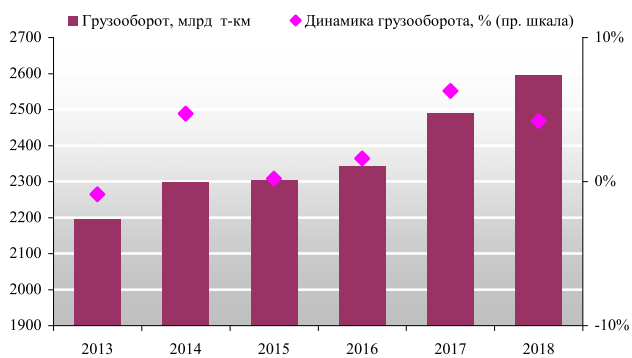
Вид груза	2016				2017				2018				2019				Ипл. 2019 к Ипл. 2018
	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	
Каменный уголь	85,0	78,6	79,3	89,1	91,7	87,1	86,6	96,6	95,6	92,5	90,5	97,2	97,0	91,4	188,1	188,4	0,2%
Нефть и нефтепродукты	63,3	56,0	59,5	62,2	61,2	56,6	58,5	61,4	61,7	58,6	59,1	61,7	61,9	56,0	120,3	117,9	-2,0%
Строительные грузы	28,8	42,8	45,9	31,4	27,9	37,1	43,3	35,1	29,3	40,9	40,7	33,6	27,8	40,7	70,2	68,5	-2,4%
Руда железная и марганцевая	26,5	28,3	27,7	26,9	26,6	28,1	27,8	28,1	27,3	29,7	29,4	30,3	29,3	29,9	57	59,2	3,9%

Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

Грузооборот и объем перевозок железнодорожным транспортом

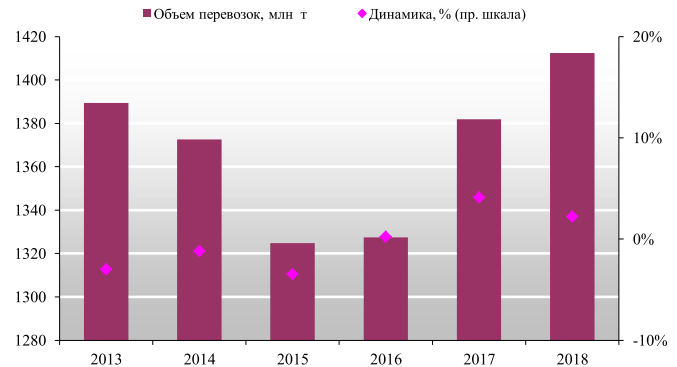
На диаграмме представлены данные по грузообороту (без учета пробега вагонов в порожнем состоянии) и объему перевозок² железнодорожным транспортом в 2013 – 2018 гг. в соответствии с расчетами INFOLine по данным ГВЦ «РЖД». В 2018 году грузооборот «РЖД» вырос на X% до X млрд т-км, а объем перевозок – на X% до X млн тонн.

Рисунок 25. Грузооборот железнодорожного транспорта России в 2013-2018 гг.



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

Рисунок 26. Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России в 2013-2018 гг.



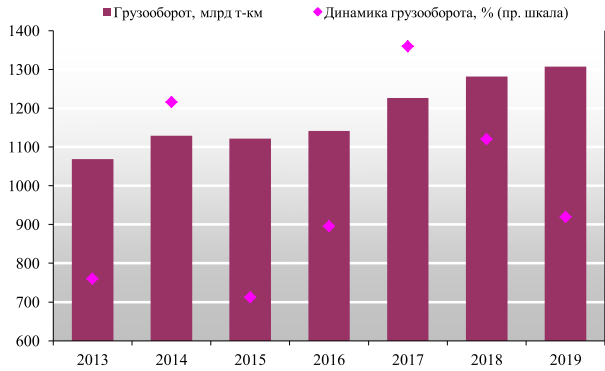
Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

В I полугодии 2019 года грузооборот вырос на X% до X млрд т-км, а объем перевозок сократился на X% до X млн т.

² Объем перевозки отличается от объема погрузки на величину импортных и транзитных перевозок.

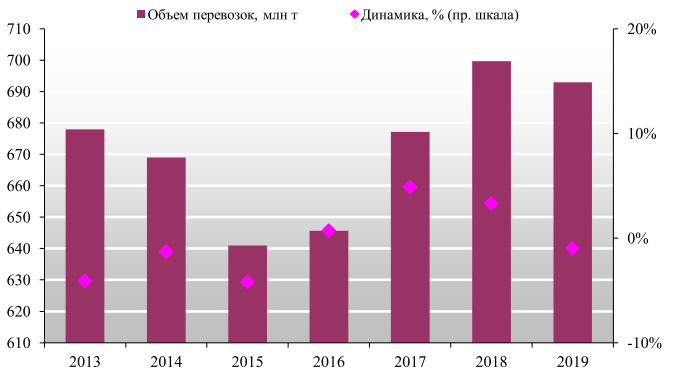


Рисунок 27. Грузооборот железнодорожного транспорта России в I пол. 2013-2019 гг.



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

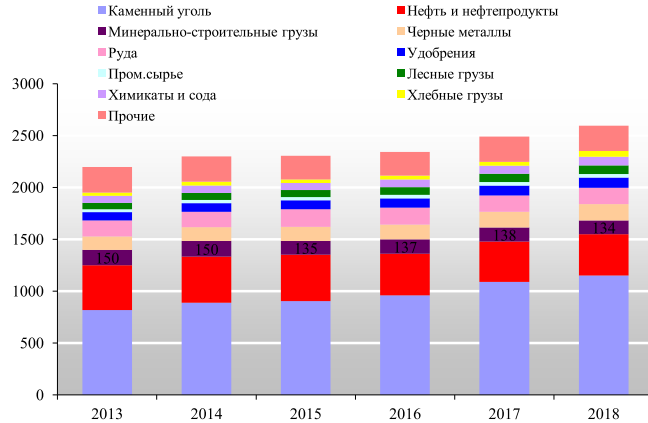
Рисунок 28. Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России в I пол. 2013-2019 гг.



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

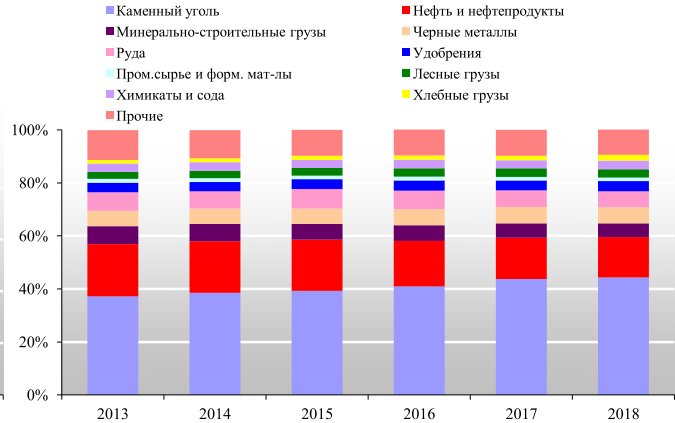
Динамика и структура грузооборота железнодорожного транспорта в 2013-2018 гг. по видам грузов представлена на диаграммах.

Рисунок 29. Динамика грузооборота ж/д транспорта в России в 2013-2018 гг., млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

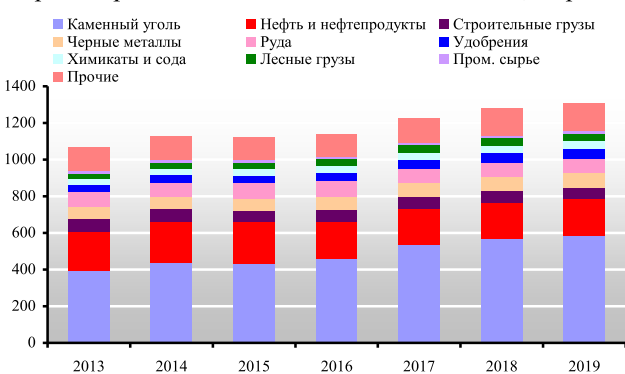
Рисунок 30. Структура грузооборота ж/д транспорта в России в 2013-2018 гг., %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

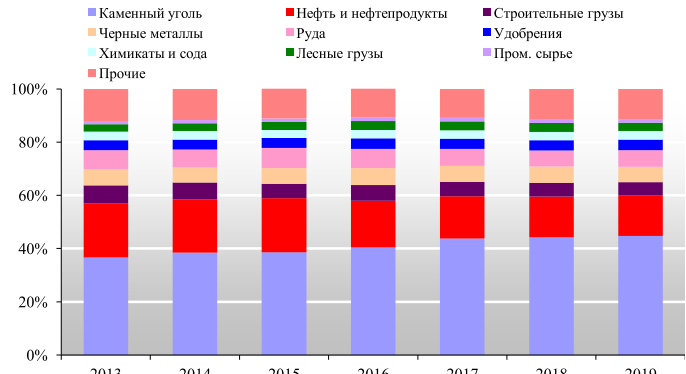
Ниже представлена динамика и структура грузооборота в I полугодиях 2013-2019 года. Показателен дальнейший рост доли низкодоходного угля до X% в то время как в 2013 году она составляла X%. Между тем доля высокодоходных нефтяных грузов сократилась за тот же период с X% до X%.

Рисунок 31. Динамика грузооборота основных грузов ж/д транспортом в России в I пол. 2013-2019 гг., млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

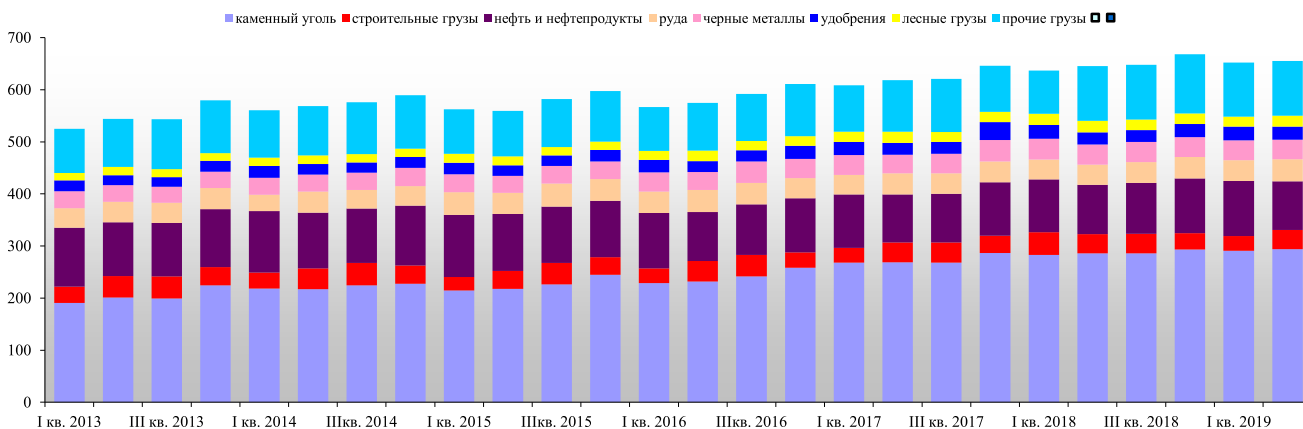
Рисунок 32. Структура грузооборота ж/д транспорта в России в I пол. 2013-2019 гг., %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

Далее представлены данные по грузообороту основных грузов по сети «РЖД» поквартально в 2013-2019 гг.

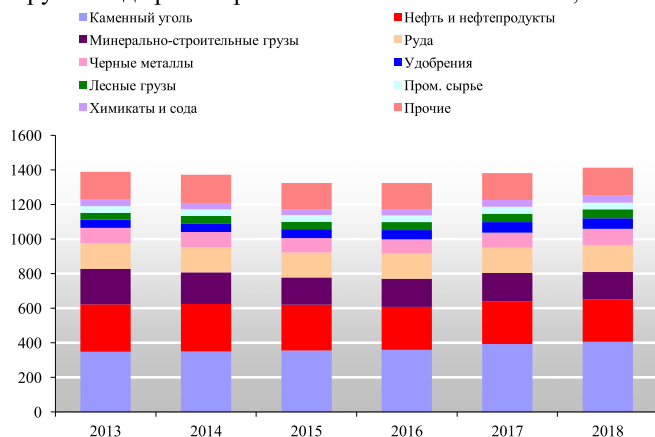
Рисунок 33. Грузооборот основных видов грузов на ж/д транспорте в России в I-IV кварталах 2013-2019 гг., млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

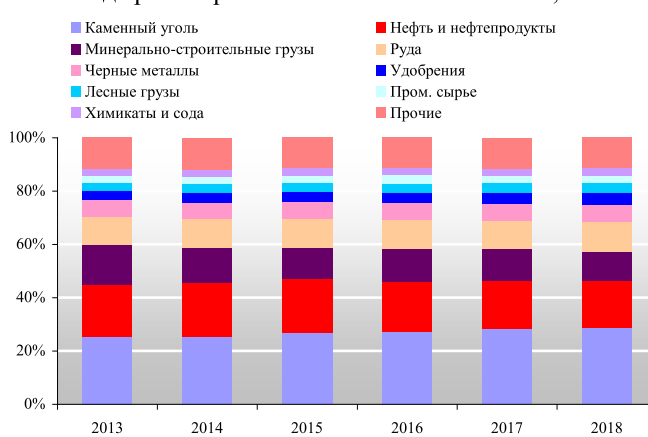
В структуре перевозок «РЖД» тенденция увеличения доли низкодоходных грузов (в первую очередь угля) сохранилась, в то время как доля нефти и нефтепродуктов снизилась до X% (в 2017 году – X%).

Рисунок 34. Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2013-2018 гг., млн т



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

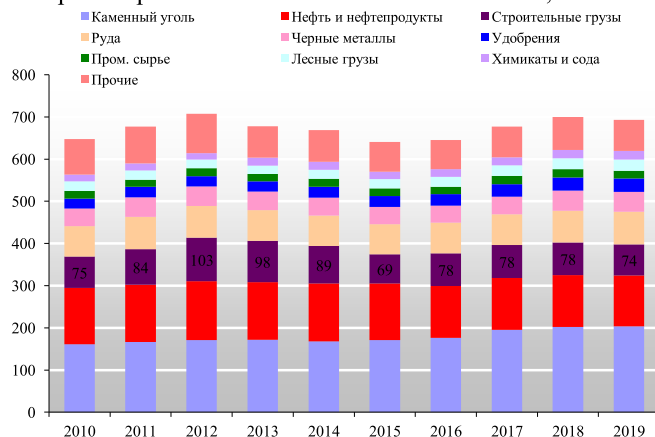
Рисунок 35. Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2013-2018 гг., %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

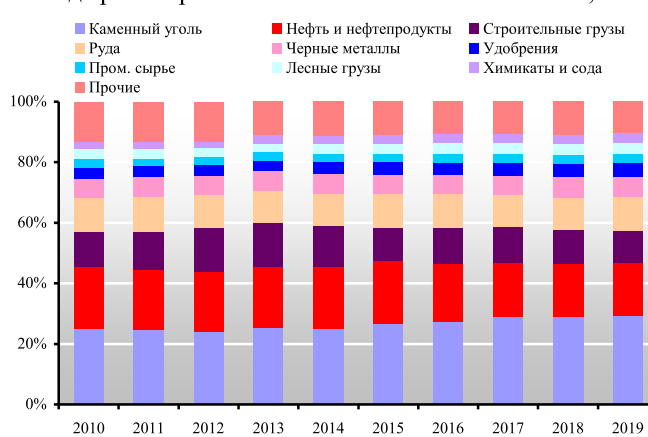
В I полугодии 2019 года доля угля в структуре перевозок впервые превысила X% и составила X%.

Рисунок 36. Динамика перевозок основных грузов ж/д транспортом в России в I пол. 2013-2019 гг., млн т



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

Рисунок 37. Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в I пол. 2013-2019 гг., %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

Объем перевозок грузов в 2016–2019 гг. представлен в таблице.

Таблица 1. Объем перевозок грузов по железной дороге в I-IV кварталах 2016-2018 года, млн тонн

Вид груза	2016				2017				2018				I пл. 2019 к I пл. 2018				
	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	I кв.	II кв.	III кв.	изм.	
Каменный уголь	91,9	84,8	86,1	97,2	100,6	94,6	93,8	104,9	102,3	99,7	98,6	106,0	104,9	98,8	202	203,7	0,8%
Нефть и	64,9	57,9	61,3	63,8	63,8	59,3	59,9	63,1	63,2	59,8	60,3	62,9	63,2	57,4	123	120,6	-2,0%



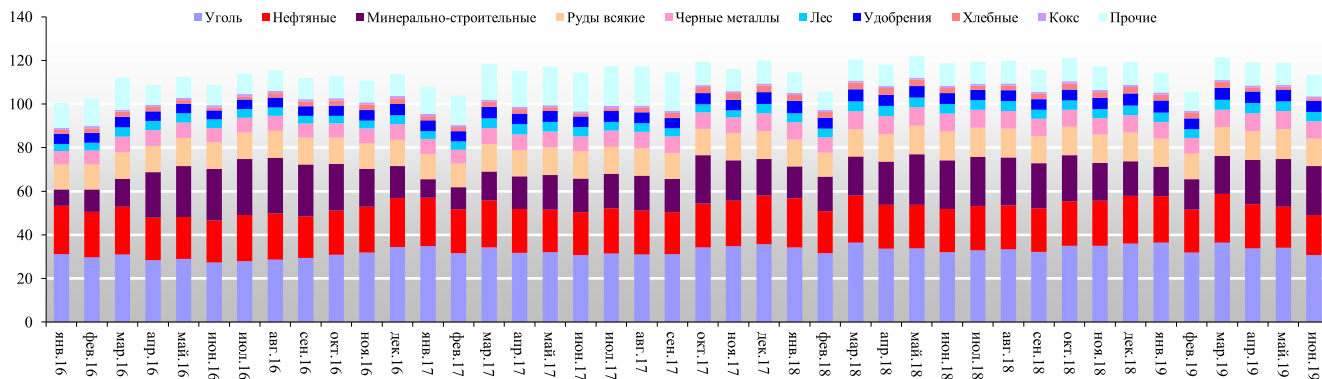
Исследование "Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2019 года. Прогноз до 2023 года"

Вид груза	I 2016	II 2016	III 2016	IV 2016	I 2017	II 2017	III 2017	IV 2017	I 2018	II 2018	III 2018	IV 2018	I 2019	II 2019	I пл. 2018	I пл. 2019	I пл. 2019 к I пл. 2018
нефтепродукты																	
Строительные грузы	30,5	47,1	50,8	35,3	32,0	46,3	47,2	38,9	32,8	44,9	43,8	35,9	30,0	43,5	77,7	73,5	-5,4%
Руда железная и марганцевая	28,8	30,5	29,9	29,2	28,9	30,8	30,4	30,9	29,6	32,4	32,0	33,1	31,7	33,1	62	64,8	4,5%

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

Ниже данные по объемам перевозок грузов помесячно за 2016-2019 гг.

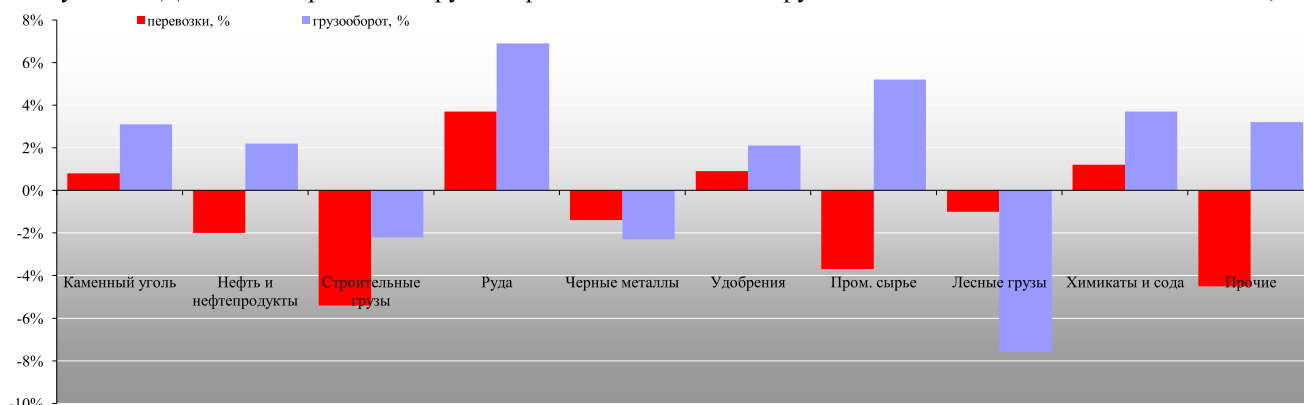
Рисунок 38. Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России по месяцам в 2016-2019 гг., млн т



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

На диаграмме показана динамика перевозок грузов и грузооборота основных грузов в I полугодии 2019 года в процентах к I полугодию 2018 г.

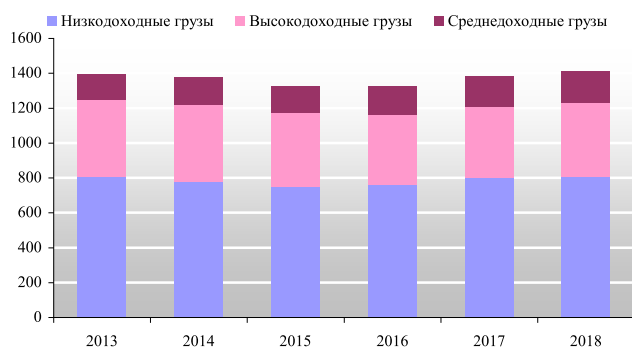
Рисунок 39. Динамика перевозок и грузооборота основных видов грузов за I пол. 2019 года к I пол. 2018 года, %



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

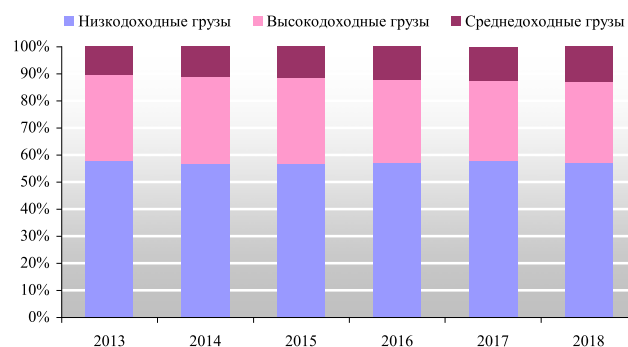
В структуре перевозок по сегментам доходности в 2018 году преобладали низкодоходные грузы (уголь, строительные материалы, руда и др.), хотя их доля сократилась на X п.п. до X%, в то время как доля высокодоходных осталась на уровне 2017 года и составила X%.

Рисунок 40. Динамика ж/д перевозок грузов в 2013-2018 гг. по сегментам доходности, млн тонн



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

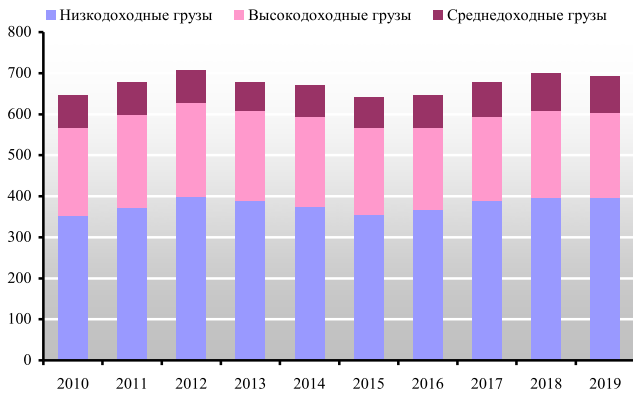
Рисунок 41. Структура ж/д перевозки грузов в 2013 - 2018 гг. по сегментам доходности, %



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

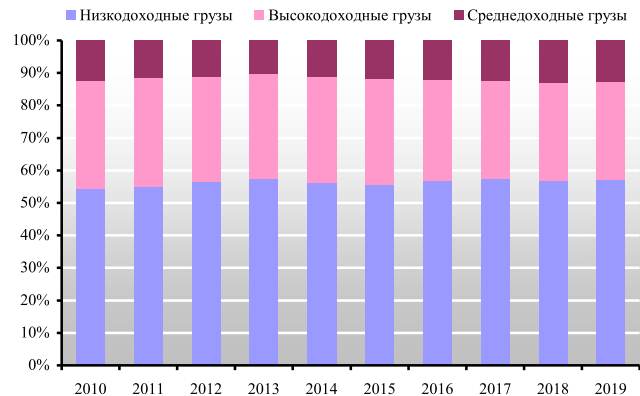
В I полугодии 2019 года доля низкодоходных грузов выросла до X%, а высокодоходных осталась на уровне X%.

Рисунок 42. Динамика ж/д перевозок грузов в I пол. 2010-2018 гг. по сегментам доходности, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

Рисунок 43. Структура ж/д перевозки грузов в I пол. 2010-2018 гг. по сегментам доходности, %



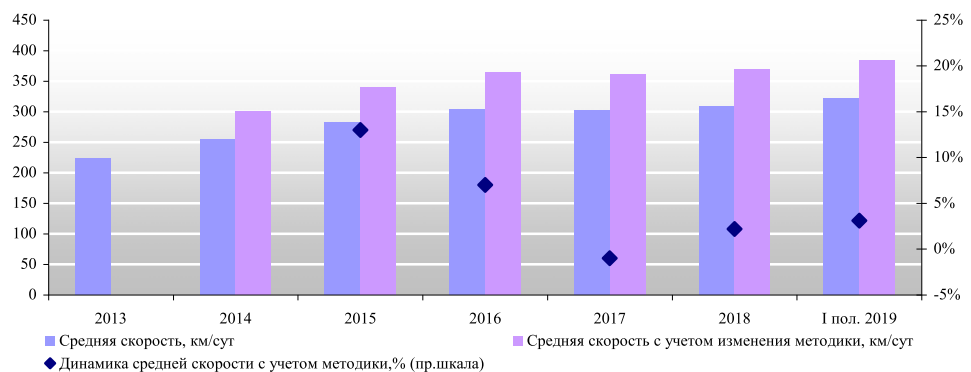
Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

Демонстрационная версия. В разделе представлена структура и динамика показателей объема грузоперевозок, грузооборота и средней дальности перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2010- 2018 гг

2.3 Скорость и надежность доставки грузов железнодорожным транспортом

В марте 2014 г. внесены изменения в методику учета вагонов, задействованных во внутрихозяйственных перевозках, и порожних вагонов для временного размещения на путях общего пользования, а также отправок между структурными подразделениями ОАО «РЖД» (согласно новой методике формирования отчета ф. ЦО-31, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 26.03.2014 № 771р). После назначения руководителем ОАО «РЖД» Олега Белозёрова внимание к вопросу увеличения скоростей движения поездов повышено: в результате в 2016 году средняя скорость доставки выросла на 7% – до 364 км в сутки, однако в 2017 г. снизилась на 1% – до 361,8 км в сутки. В 2018 году «РЖД» отчиталось о росте на 2,2% до 369,7 км. <...>

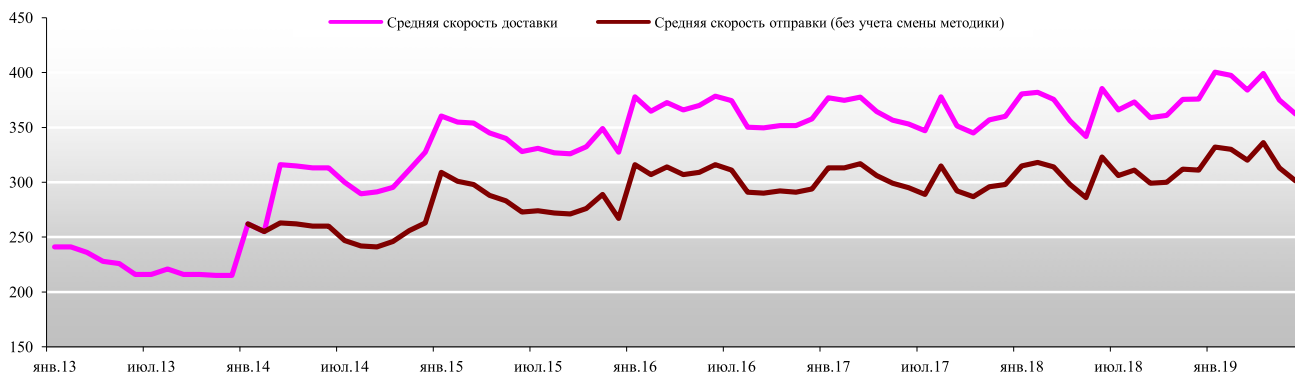
Рисунок 44. Динамика средней скорости доставки отправки в 2013-2019 гг., км/сут.



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД», расчеты INFOLine

На диаграмме показана динамика средней скорости доставки одной отправки с учетом изменения методики (график выше), так и без учета (по оценкам INFOLine) (график ниже).

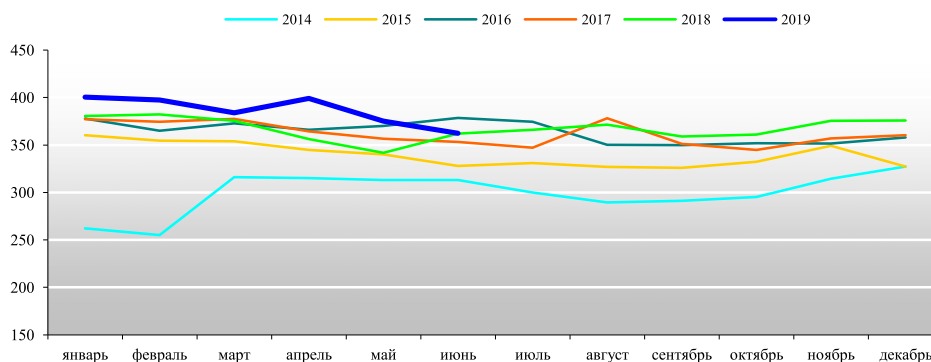
Рисунок 45. Динамика средней скорости доставки одной отправки ж/д транспортом в России в 2013-2019 гг., км/сут.



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД», расчеты INFOLine

На диаграмме показана динамика средней скорости отправки по месяцам. В 2018 году средняя скорость выросла, причем рост наблюдался во II полугодии.

Рисунок 46. Динамика средней скорости доставки одной отправки ж/д транспортом в России в 2014-2019 гг., км/сут.



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

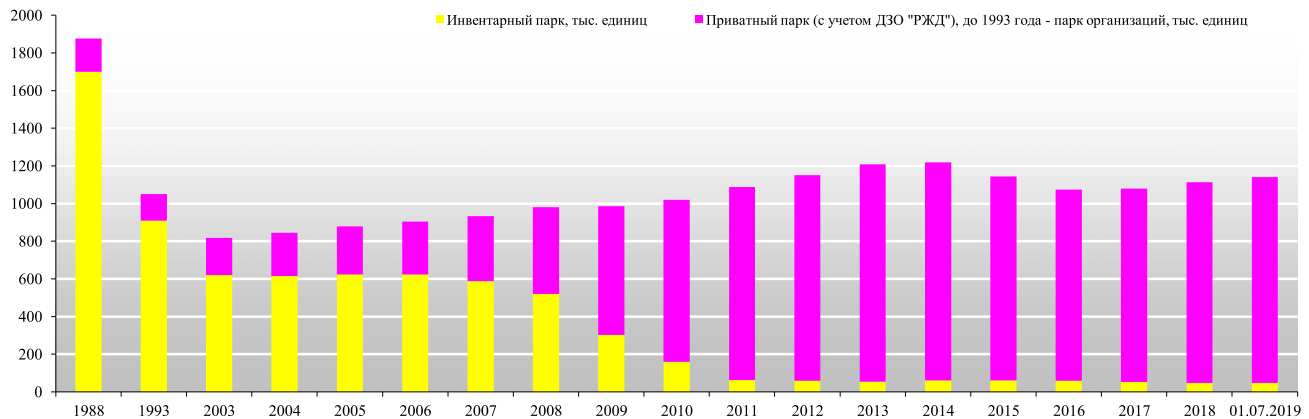
Демонстрационная версия. В разделе представлена информация о скорости и надежности доставки грузов ж/д транспортом в 2010 - 2018 гг.

2.4 Состояние парка железнодорожного подвижного состава

Динамика парка, закупок и списания железнодорожного подвижного состава

В 2003 году был принят новый Прейскурант № 10-01, в котором была выделена вагонная составляющая тарифа на перевозку, не подлежащая государственному регулированию в частном парке. Этот шаг запустил действие рыночных инвестиционных механизмов в вагонном сегменте, и совокупный парк стал расти. С выводом из ОАО «РЖД» дочерних операторских компаний инвестиционные процессы в данном сегменте еще более усилились, и в 2013 году количество грузовых вагонов превысило рубеж в 1,2 млн единиц. Поскольку оставшаяся в монопольном государственном секторе инфраструктура по-прежнему испытывала дефицит инвестиций, провозные мощности практически не развивались, и вагонный парк в ОАО «РЖД» стали считать избыточным (профицитным) <...>

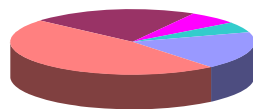
Рисунок 47. Динамика парка подвижного состава в СССР в 1988 и в России 1993-2018 гг., тыс. единиц на конец периода (по годам – перепись, 2013-2019 гг. – номерная база)



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

В результате, по итогам 2016 года парк составил X тыс. ед., сократившись по сравнению с 2015 годом на X%. При этом инвентарный парк насчитывал X тыс. ед. (снижение на X%), а приватный – X тыс. ед. (снижение на X%). На 1 июля 2019 года вагонный парк составил X млн, прчем В I полугодии 2019 года парк вырос на X%, и приблизился к показателю 2015 года. В структуре парка подвижного состава РФ на 1 июля 2019 г. изменилась, доля полувагонов увеличилась на X% за счет доли цистерн.

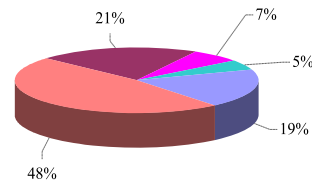
Рисунок 48. Структура парка подвижного состава по видам на 1.01.2019 года, %



Полувагоны Цистерны Платформы Крытые Прочие

Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

Рисунок 49. Структура парка подвижного состава по видам на 1.07.2019 года, %

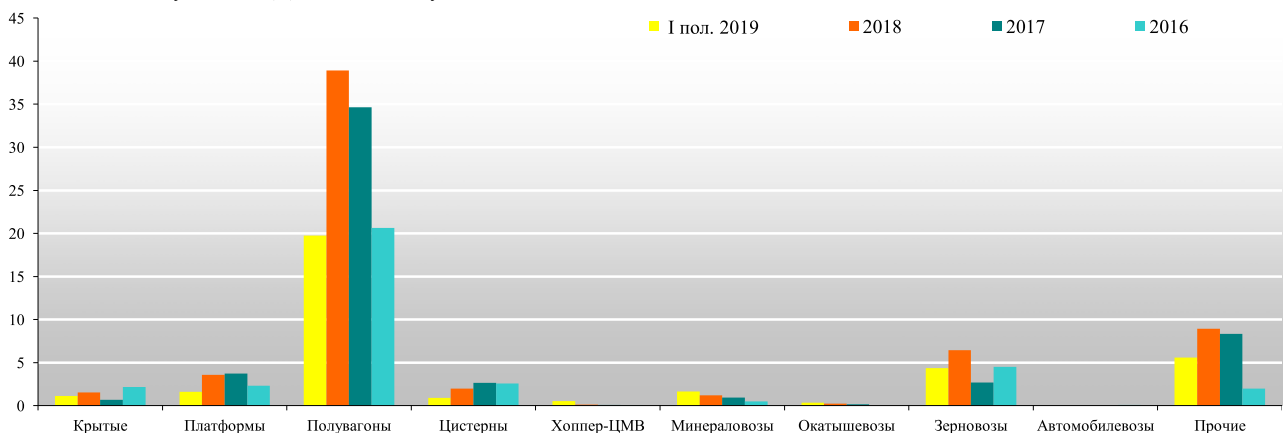


Полувагоны Цистерны Платформы Крытые Прочие

Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

Структура парка грузового железнодорожного подвижного состава на 1 января 2018, 1 января 2019 и 1 июля 2019 года по видам видов вагонов в таблице.

Рисунок 50. Динамика закупок подвижного состава в России в 2016-2019 гг., тыс. единиц



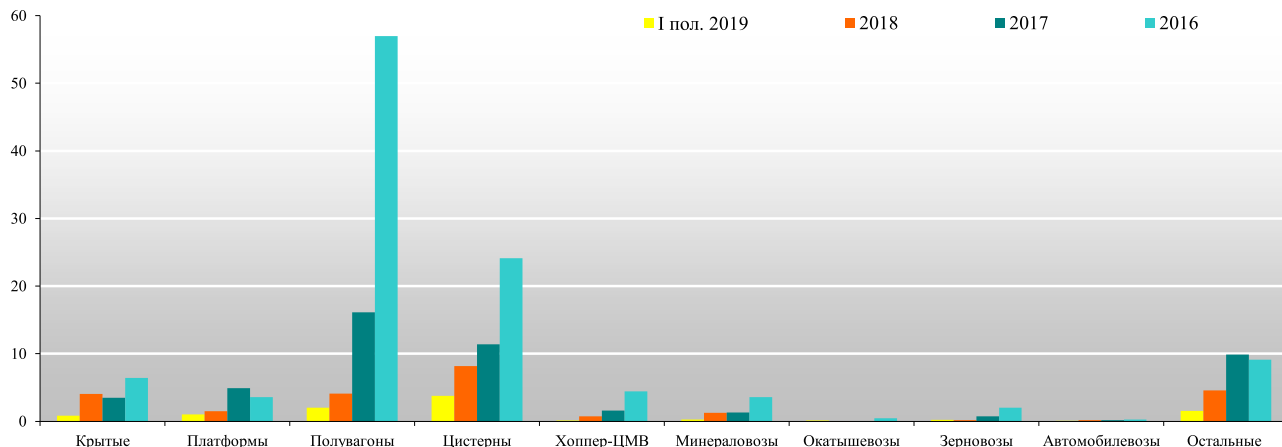
Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

В 2017 г. в структуре списания преобладали полувагоны (X тыс.), цистерны (более X тыс.) и платформ (около X тыс.). Среди компаний лидерами по объемам списания стали АО «ФГК» (X тыс.), АО «ПГК» (X тыс.), «Нефтетранссервис» (X тыс.). В структуре списания за 2018 год преобладали: цистерны (X тыс.), а также полувагоны и крытые вагоны (по X тыс.). В I



полугодии 2019 года больше всего вагонов списали АО «ПГК» – X тыс. ед. и ООО «Газпромтранс» – X тыс. ед. На диаграмме представлена динамика списания в 2016-2019 гг. по видам вагонов.

Рисунок 51. Динамика списания грузовых вагонов в России в 2016-2019 гг., тыс. единиц



Источник: ГВЦ ОАО «РЖД»

Динамика цен и арендных ставок на рынке полувагонов России

В I квартале 2019 года в сегменте предложения на рынке аренды полувагонов средние ставки аренды продолжили рост и превысили X руб. в сутки без НДС. Арендные ставки при перезаключении или в рамках индексации по долгосрочным договорам инновационных полувагонов доходят до X руб. без НДС в сутки для моделей «Тихвинского ВСЗ» и от X руб. без НДС для моделей НПК «УВЗ». Крупнейшие собственники подвижного состава отмечали снижение дефицита полувагонов при сохранении высокого уровня ставок и стоимости предоставления парка. При этом опережающая индексация стоимости порожнего пробега, а также масштабный дефицит и повышение цен на цельнокатаные колеса обуславливают рост расходов арендодателей. Во II квартале 2019 года в связи со снижением цен на уголь (особенно в Европе, где они в июне приблизились к 50 долл. за тонну) и сокращением погрузки угля (особенно в направлении Европейской части России и портов Юга) во 2-3 кварталах появились некоторые предложения полувагонов на технический рейс по ставке предоставления близкой X руб. без НДС в сутки. Ставки предложения на рынке аренды полувагонов снизились с X руб. без НДС в I квартале до X руб. без НДС в июне и X руб. - в июле и августе 2019 г., а ставки спроса - с X руб. без НДС в I кв. до X руб. - в июне и X руб. без НДС – в III кв. 2019 года.

Демонстрационная версия. В разделе представлена информация о состоянии парка железнодорожного подвижного состава в 2010 - 2018 гг.

2.5 Описание бизнеса холдинга «Российские железные дороги»



Адрес: 107174, Москва, Новая Басманная, д. 2 Телефон: (499)2629901 Факс: (499)2629095 E-Mail: info@rzd.ru Web: www.rzd.ru
Руководитель: Белозеров Олег Валентинович, генеральный директор - председатель правления; Акимов Максим Алексеевич, председатель Совета Директоров.

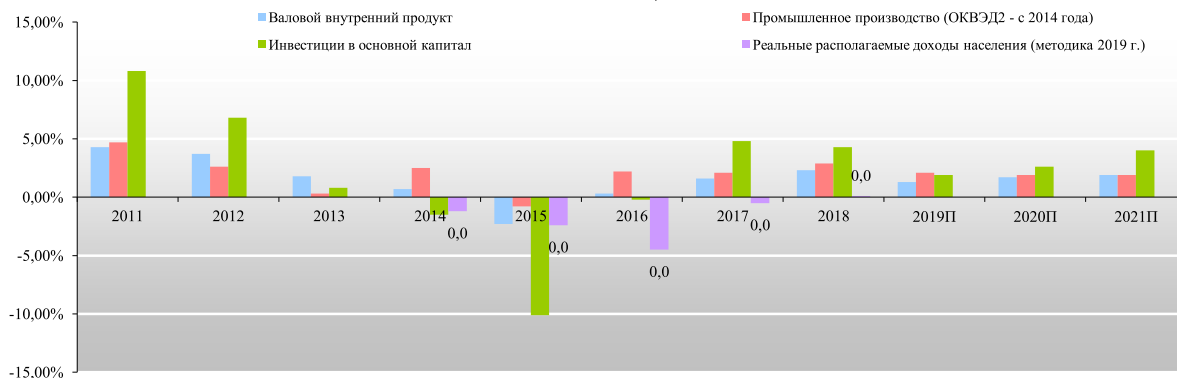
Демонстрационная версия. В разделе представлено описание бизнеса холдинга ОАО «РЖД» в 2010 - 2019 гг.

Раздел III. Прогноз развития рынка железнодорожных перевозок

3.1 Динамика и структура ВВП

В середине 2019 г. аналитики и государственные структуры начали ухудшать прогнозы по основным макроэкономическим показателям России на 2019–2021 гг. Так, в июне ЦБ РФ снизил прогноз по темпам роста ВВП с 1,2–1,7% до X% в 2019 г., в июле МВФ ухудшил прогноз роста ВВП на X п.п. до X% в 2019 г. По мнению INFOLine, причины ухудшения ожидания экономического роста в России в меньшей степени связаны с рисками замедления мировой экономики, большее влияние оказывают внутренние факторы. Прогноз INFOLine подтвердился: эффект от девальвации рубля практически полностью исчерпал себя в 2018–2019 гг.

Рисунок 52. Динамика основных макроэкономических показателей России в 2011-2018 гг. и прогноз на 2019-2021 гг., %



Источник: МЭР, ФСГС, расчеты INFOLine (базовый сценарий)

Демонстрационная версия. В разделе представлена информация динамики и структуре ВВП России.

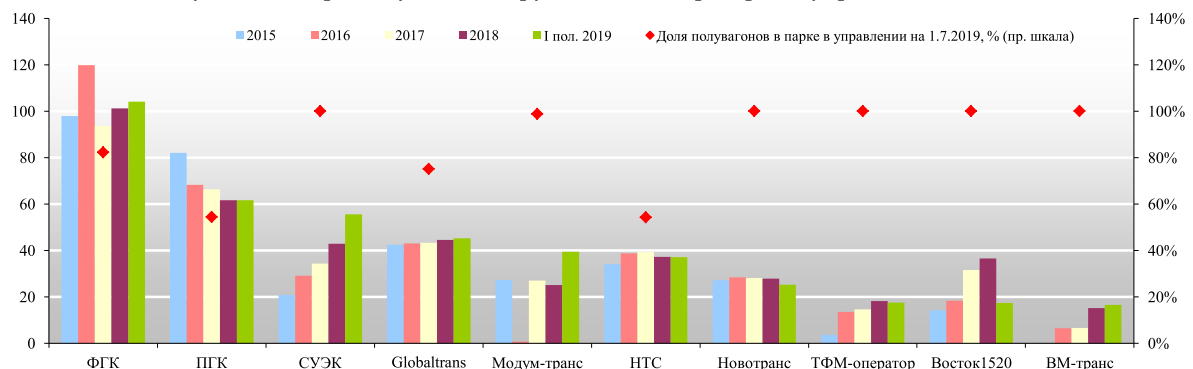
Раздел IV. Состояние и прогноз рынка по видам подвижного состава

4.1 Полувагоны

Рейтинг по величине парка полувагонов

В I полугодии 2019 году лидерство по количеству полувагонов в управлении сохранило АО «ФГК», которое в 2019 году планирует приобрести X тыс. полувагонов (в I пол. 2019 г. приобретено X тыс. полувагонов).

Рисунок 53. Парк полувагонов крупнейших операторов в управлении, тыс. ед.



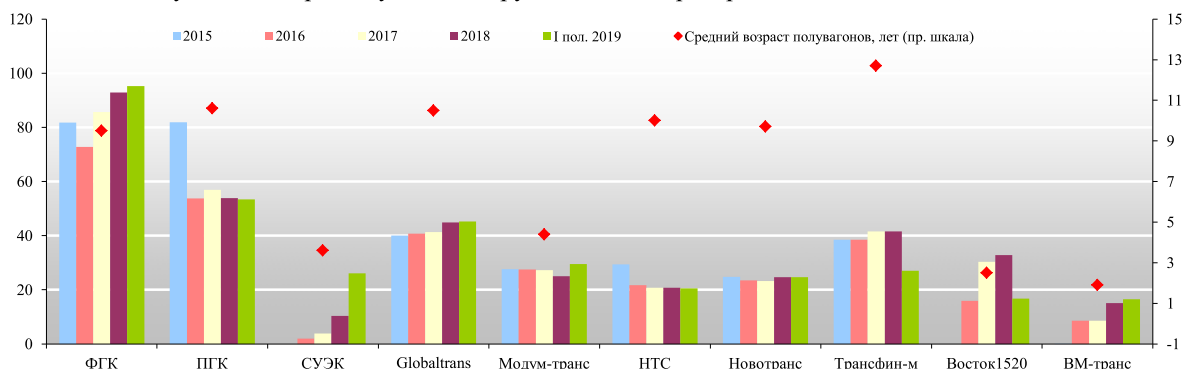
Источник: расчеты INFOLine

В апреле 2019 года «СУЭК» приобрела у группы ИСТ лизинговую компанию «Нитрохимпром» с парком в финансовом лизинге X тыс. полувагонов с увеличенной осевой нагрузкой и увеличить парк в управлении. «Восток 1520» в



связи с выводом из аренды парка «Нитрохимпром» по итогам I пол. 2019 г. сократило парк в управлении.

Рисунок 54. Парк полувагонов крупнейших операторов в собственности, тыс. ед.

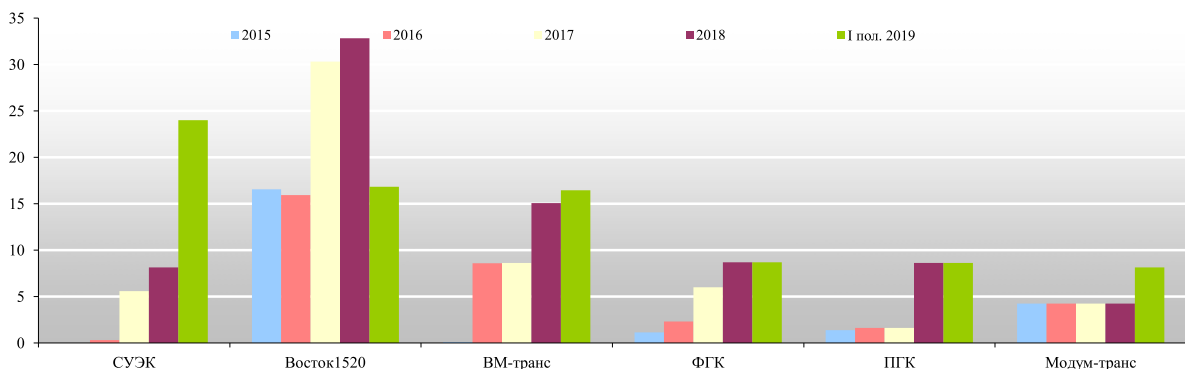


Источник: расчеты INFOLine

В октябре «ГТЛК» и «Восток1520» (ГК «ИСТ») прекратили действие договора лизинга X тыс. полувагонов с увеличенной грузоподъемностью. Также в октябре 2019 г. «ГТЛК» и «ВМ-Транс» прекратили действие договора лизинга X тыс. полувагонов с увеличенной грузоподъемностью. Все X тыс. полувагонов с увеличенной осевой нагрузкой ПАО «ГТЛК» передало в лизинг компании «Модум-Транс». ООО «Модум-Транс» в I полугодии 2019 года закупила более X тыс. полувагонов и в IV кв. 2019 г. увеличит парк в собственности до X тыс. ед.

За I полугодие 2019 года было произведено X тыс. ед. инновационных полувагонов, X тыс. из которых ООО «Модум-транс» получил в финансовый лизинг от ПАО «ГТЛК», X тыс. ед. получил ООО «ВМ-транс» также от «ГТЛК»

Рисунок 55. Парк полувагонов с повышенной грузоподъемностью крупнейших операторов в собственности, тыс. ед.

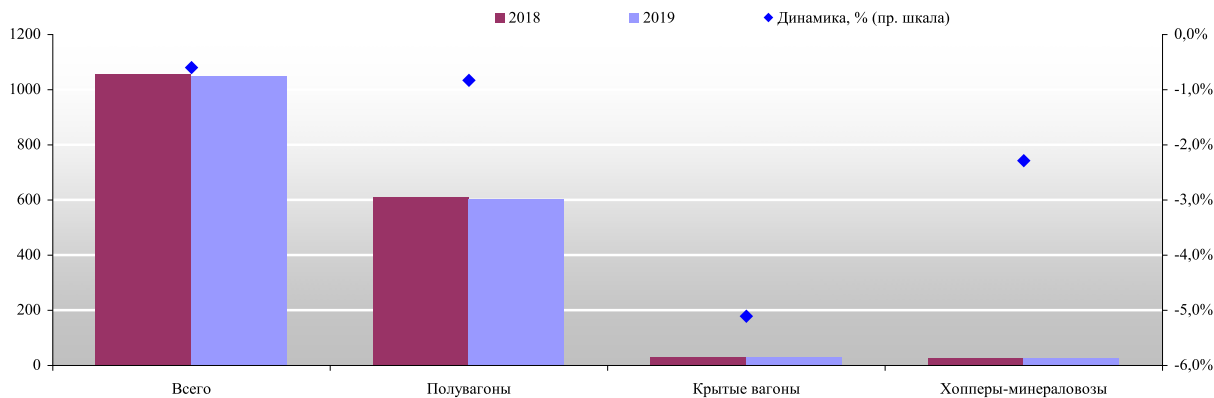


Источник: расчеты INFOLine

Актуальные тенденции 2019 года

<...>За 9 месяцев 2019 года объем перевозок грузов (по расчетам INFOLine на основании данных ГВЦ «РЖД») достиг X млн тонн, что на X ниже аналогичного периода 2018 года. За 9 месяцев 2019 года объем перевозок грузов в полувагонах сократился на X, темп роста грузооборота сильно замедлился, составив X. В 2019 г. уточненный план «РЖД» по погрузке каменного угля сформирован на уровне X млн т, что выше уровня 2018 г. на X млн т или + X, в т.ч.: во внутрироссийском сообщении – X млн т (X млн т или – X), а в экспортном сообщении – X млн т (X млн т или X). Снижение погрузки во внутрироссийском сообщении обусловлено сокращением потребления электроэнергии на фоне благоприятных погодных условий и перераспределением нагрузки по выработке электроэнергии с ТЭС на ГЭС. Ожидаемому росту погрузки каменного угля в экспортном сообщении в первую очередь будет способствовать увеличение добычи угля и прекращение снижения цен на уголь в связи с банкротством ряда угольных компаний в США. Росту погрузки угля на экспорт дополнительно будет способствовать увеличение спроса со стороны зарубежных потребителей, в т.ч. Германии, Японии и Белоруссии, а также наращивание мощностей по перевалке угля в портах России. <...>

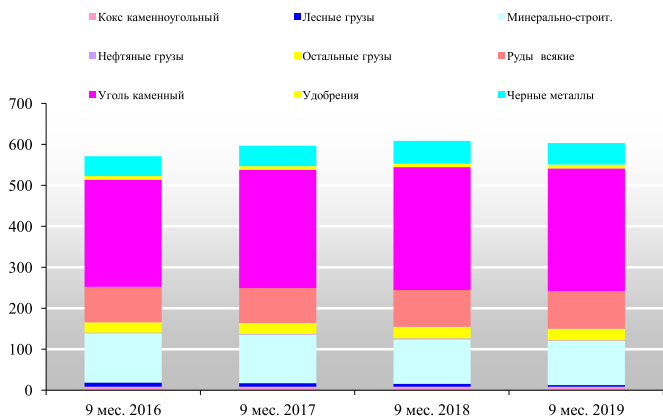
Рисунок 56. Объем перевозок грузов по видам вагонов за 9 месяцев 2018-2019 гг., млн тонн



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

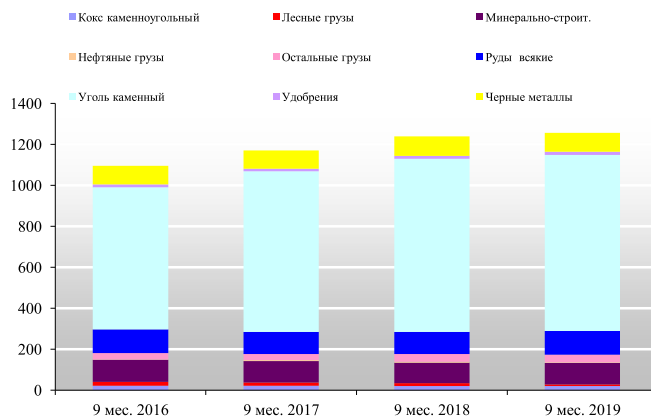
<...>

Рисунок 4. Объем перевозок грузов в полувагонах по видам грузов за 9 месяцев 2016-2019 гг., млн тонн



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

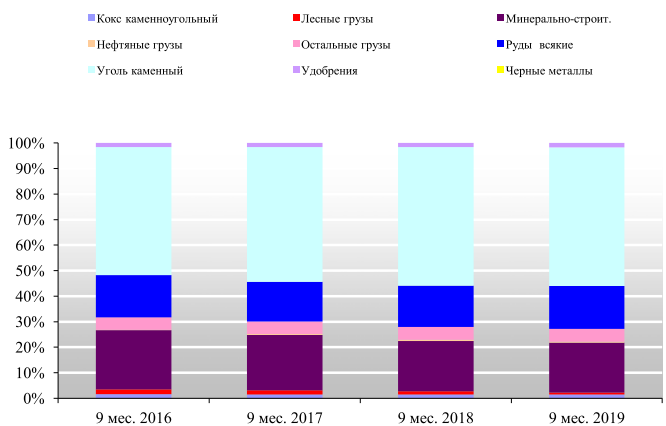
Рисунок 5. Грузооборот в полувагонах по видам грузов за 9 месяцев 2016-2019 гг., млрд т-км



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

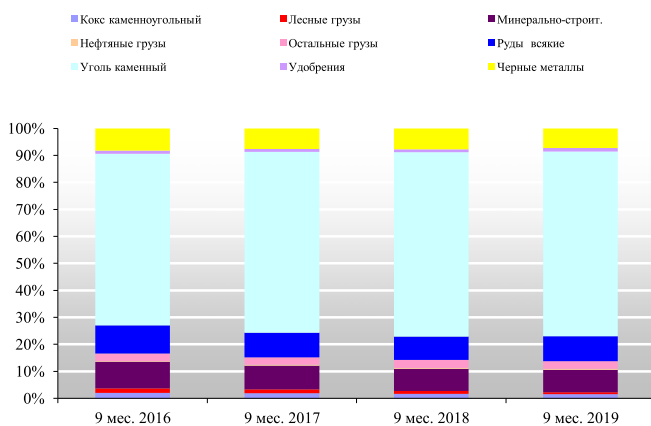
В феврале 2019 года в послании к Федеральному собранию Владимир Путин сообщил, что модернизация БАМа и Транссиба признана приоритетной государственной задачей. По его словам, в 2025 году более чем в полтора раза (до X млн тонн), вырастет пропускная способность БАМа и Транссиба. На первом этапе модернизации в проект будет инвестировано X млрд рублей, чтобы модернизировать однопутный, местами не электрифицированный БАМ, благодаря которой поезда могли бы проезжать страну с востока на запад максимум за неделю. Завершение первого этапа работ на БАМе перенесено ОАО «РЖД» на 2020-2021 гг.

Рисунок 6. Структура перевозок грузов в полувагонах по видам грузов за 9 месяцев 2016-2019 гг., %



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

Рисунок 7. Структура грузооборота в полувагонах по видам грузов за 9 месяцев 2016-2019 гг., %



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

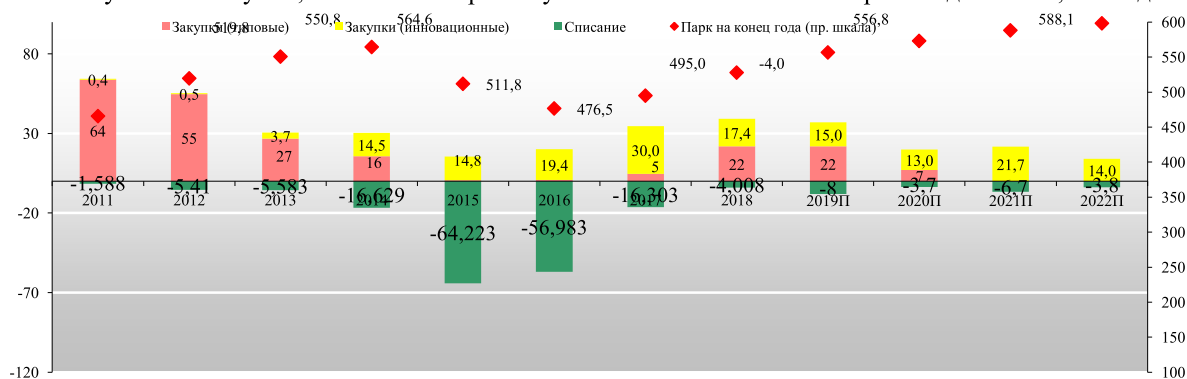


Прогноз спроса и предложения, закупок и списания

На начало 2019 г. парк вырос до X тыс., в том числе X тыс. инновационных (X парка), а средний возраст снизился до X года. В I пол. списано X тыс. ед., а закуплено X тыс. типовых и X тыс. инновационных.

В структуре спроса доля инновационных полувагонов, закупки которых в 2014-2018 гг. субсидировались государством, в 2018 г. снизилась до X и в I пол. 2019 г. - до X (в 2017 г. – почти X). Спрос в I пол. 2019 г. определяли ООО «Модум-транс» (закупило X тыс. инновационных полувагонов у НПК «ОВК» и X тыс. типовых у НПК «УВЗ»), «УГМК» (X тыс. типовых полувагонов) и АО «ФГК» (X тыс. инновационных полувагонов у НПК «УВЗ» и X тыс. типовых).

Рисунок 57. Закупки, списание и парк полувагонов в 2011-2018 гг. и прогноз до 2022 г., тыс. ед.



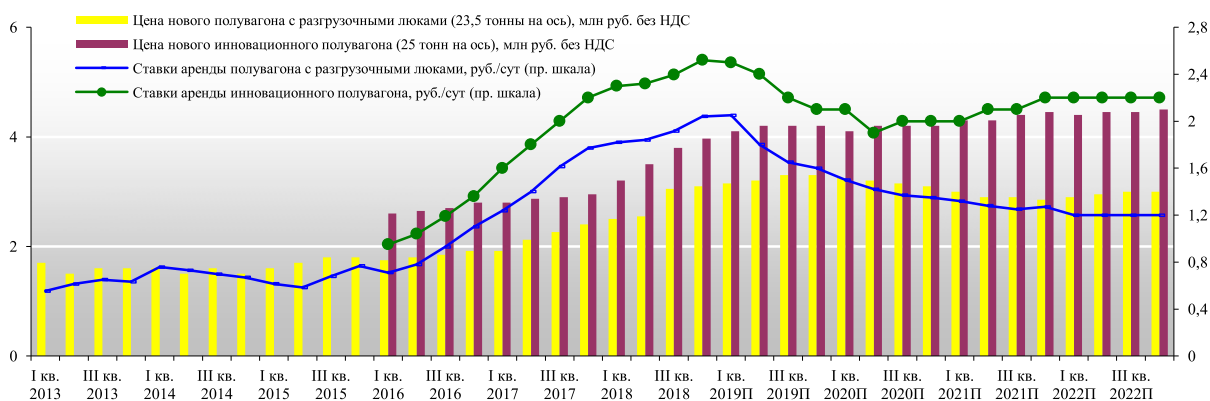
Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ «РЖД», прогноз INFOLine

Прогноз цен и арендных ставок предложения³

В связи с обострением дефицита полувагонов на фоне роста погрузки и грузооборота, особенно по углю, ставки аренды продолжили расти и в 2018 г. превысили X руб. в сутки без НДС. После повышения в I кв. 2019 г. более чем до X руб. ставки начали снижаться и к концу IV кв. 2019 г. достигнут уровня 1600 руб. в связи с профицитом полувагонов (в значительной степени локализован в «брошенных» поездах) из-за сокращения погрузки угля.

В 2021-2023 гг. снижение ставок аренды продолжится до X руб. без НДС в сутки, то есть уровня поддержки, который соответствует фактическим расходам на амортизацию, лизинг и плановые ремонты.

Рисунок 58. Ставки предложения на рынке аренды и прейскурантные цены на полувагоны в 2013-2018 гг. и прогноз до 2022 г.



Источник: данные и оценки INFOLine

Демонстрационная версия. В разделе представлено состояние и прогноз рынка по видам подвижного состава: полувагонам, крытым вагонам, нефтеналивным цистернам, цистернам для перевозки СУГ, хопперам-минераловозам, хопперам-цементовозам, хопперам-зерновозам, фитинговым платформам, лесовозным платформам, универсальным платформам по итогам I полугодия 2019

³ Ставки предложения на рынке аренды представляют собой ставки, по которым собственники готовы предложить подвижной состав в аренду на срок не менее одного года (данные по ставкам INFOLine собирает в ходе мониторинга и опроса собственников)

Раздел V. Рейтинг крупнейших операторов подвижного состава и оперлизинговых компаний

5.1 Ранговый рейтинг операторов

Рейтинг операторов сформирован по ранговому принципу, в нем учитывалось место по величине парка в собственности (с учетом финансового лизинга) и управлении, перевозок грузов и валовой выручке (рейтинг по валовой выручке формируется на основании данных по итогам всего года). Итоговое место в Рейтинге зависит от суммы рангов и тем выше, чем меньше сумма рангов. Ранговые места, для компаний, не вошедших в ТОП-45 по парку в собственности (с учетом финансового лизинга) или управлении, при расчете среднего ранга не учитывались. Если сумма рангов совпадала, то на более высокое место ставились компании, показатели которых были выше при расчете без показателя выручки.

Таблица 2. Ранговый рейтинг ТОП-30 операторов подвижного состава по итогам I пол. 2019 года

Название компании*	Место по показателям								Место		
	Собственность ⁴		Управление		Перевозки		Выручка ⁵		Средний ранг		
	2018	I п.л. 2019	2018	I п.л. 2019	2018	I п.л. 2019	2017	2018	2018	I п.л. 2019	
"Федеральная грузовая компания", АО	1		1		2		1		1,5		1
"Первая грузовая компания", АО	2		2		1		2		1,5		2
Globaltrans Investment plc	3		5		4		4		4,0		3
"Нефтетранссервис", АО	5		4		3		6		4,3		4
"Трансойл", ООО	6		6		5		3		5,0		5

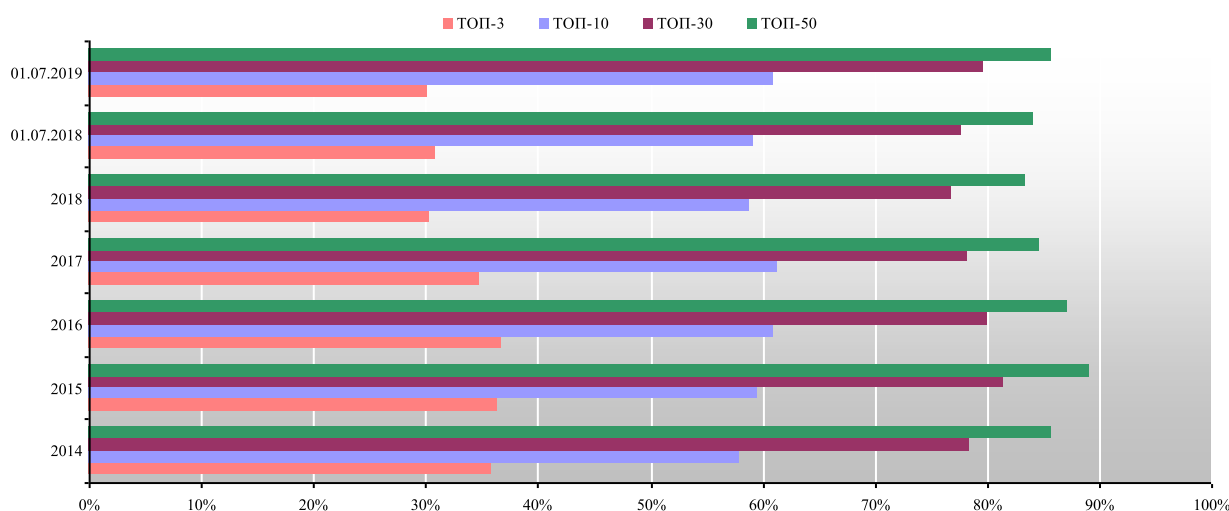
Источник: INFOLine

Демонстрационная версия. В разделе представлен ранговый рейтинг ТОП-30 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по итогам I полугодия 2018 года

5.5 Рейтинг операторов по объему перевозок

По итогам I полугодия 2019 года доля 10 крупнейших операторов подвижного состава увеличилась на X п.п. до X% от общего объема перевозок, причем доля ТОП-3 крупнейших компаний сократилась на X п.п. и составила X%. У обоих лидеров рынка, «ФГК» и «ПГК», этот показатель падал – на X% и X% соответственно, а у Globaltrans он, напротив, вырос на X%. Падение объема перевозок АО «ФГК» произошло преимущественно в сегменте нефтяных грузов, что обусловлено выводом из аренды в 2018 году X тыс. цистерн.

Рисунок 59. Динамика доли крупнейших операторов подвижного состава в объеме перевозок в 2014-2019 гг., %



Источник: INFOLine

⁴ С учетом финансового лизинга

⁵ Грузовладельцы («СУЭК», МХК «Еврохим», «Уралкалий» «Апатит») не включаются в рейтинг по выручке, так как нет возможности выделить выручку, связанную с перевозками. По компаниям «Первый промышленный оператор» и «НХТК» нет данных по выручке за 2018 год.

Наиболее динамично перевозки в I пол. 2019 г. наращивали ООО «ВМ-Транс» (на X%), RAILGO (на X%), ООО «Модум-Транс» (на X%) и АО «СУЭК» – на X%. Кэптивные операторы крупнейших нефтегазовых компаний, оперирующие преимущественно парком нефтеналивных цистерн, сократили объем перевозок: ООО «Газпромтранс» – на X%, АО «РН-Транс» – на X

В таблице приведен рейтинг операторов подвижного состава по объёму перевозок в 2015 - I пол. 2019 гг.

Таблица 3. Рейтинг операторов по объёму грузовых перевозок в 2015- I пол. 2019 гг., млн тонн

Оператор ⁶	2015	2016	2017	2018	I пол. 2018	I пол. 2019	Динамика I пол. 2019 к I пол. 2018, % ⁷	Место		Динамика мест
								I пол. 2018	I пол. 2019	
"Федеральная грузовая компания", АО	165,5	183,1								
"Первая грузовая компания", АО	211,0	203,0								
Globaltrans Investment plc	90,1	92,6								
"Нефтетранссервис", АО	104,7	99,6								
"Трансойл", ООО	64,0	61,8								
"НХТК", ООО	-	-								
"СИБУР-Транс", АО	9,4	9,7								

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

Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг ТОП-30 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по грузообороту по итогам I полугодие 2018 года

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

RAILGO (ранее «ИСП Транс», ООО)

Место в общем ранговом рейтинге INFOLine Rail Russia TOP в 2018 г.	Позиция № 15	↑X
Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по величине парка в управлении в 2018 г.	Позиция № 22	↑X
Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по величине парка в собственности в 2018 г.	Позиция № 12	↑X
Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по объёму перевозок грузов в 2018 г.	Позиция № 19	↑X
Место в рейтинге INFOLine Rail Russia TOP по валовой выручке в 2018 г.	Позиция № 13	↑X

Логотип	Объем перевозок грузов в 2018 г., млн тонн	Динамика перевозок грузов в 2018 г. к 2017 г., %	Объем перевозок грузов на 1 вагон в управлении в 2018 г., тонн на вагон в год
	X	↑X%	X
	Валовая выручка в 2018 г., млрд руб.	Динамика валовой выручки в 2018 г. к 2017 г., %	Выручка на 1 вагон в управлении, тыс. руб. в день
	X	↑X%	X
	Количество вагонов в управлении на 1.1.2019, ед.	Изменение количества вагонов в управлении в 2018 г. к 2017 г., ед.	Динамика количества вагонов в управлении в 2018 г. к 2017 г., %

⁶ Сортировка компаний в таблице осуществлена в соответствии с их ранговым рейтингом по итогам 2018 года

⁷ Данные округлены до одного знака после запятой

X	↑X	↑X%
Количество вагонов в собственности на 1.1.2019, ед.	Изменение количества вагонов в собственности в 2018 г. к 2017 г., ед.	Динамика количества вагонов в собственности в 2018 г. к 2017 г., %

X
↑X
↑X%

Адрес: 119048, Москва, Лужники, д. 24, стр. 19 Телефоны: +7(495)9955000; +7(495)9959990 Факс: +7(495)9955000 E-mail: info@isrtrans.ru Web: www.isrtrans.ru; Руководитель: Халилов Рахман, председатель Правления; Михаил Чесноков, директор вагонного хозяйства

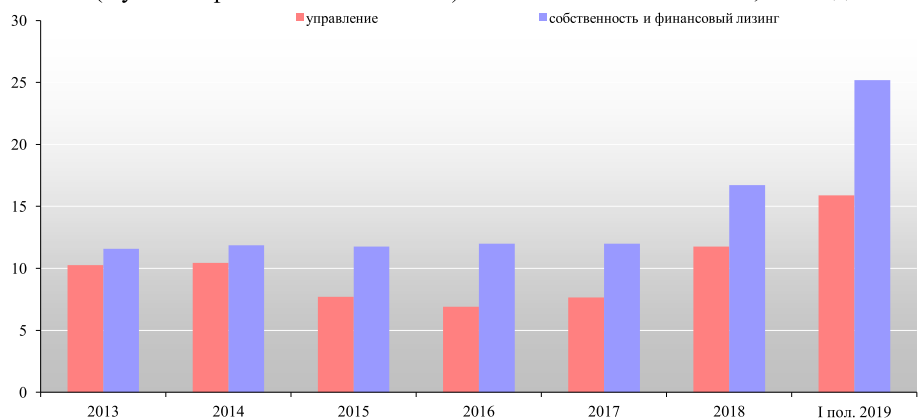
Краткое описание бизнеса

ООО «ИСП Транс» (было создано 25 декабря 1997 года под названием ООО «ТЭК «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. В декабре 2018 года, компания ООО «ИСП Транс» LLC «ISR-trans») была переименована на «RAILGO». Изменение визуального образа было вызвано, в первую очередь, новой стратегией позиционирования и объединением нескольких компаний под единым брендом «RAILGO». ООО «RAILGO» специализируется на оказании транспортно-экспедиторских услуг по ж/д перевозкам нефтеналивных грузов и оказывает услуги по перевалке и хранению нефтепродуктов и интермодальным контейнерным перевозкам. Компания имеет представительства в городах Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Краснодар. Грузовые отделы расположены в городах Орск, Саратов. Головной офис расположен в Москве. С февраля 2013 года компания функционирует на рынке под брендом «ISR trans».

Динамика парка подвижного состава

По итогам 2018 года парк в собственности (с учетом финансового лизинга) увеличился на X тыс вагонов и составил X тыс вагонов. Парк в управлении увеличился на X% относительно начала года и составил X тыс. единиц. По итогам 2018 года объем привлеченного парка составил почти X тыс. вагонов (X тыс. цистерн и X тыс. полувагонов). В I кв. 2019 г. ООО «РЕИЛГО» приобрело у ООО «Модум-Транс» X ед. цистерн для для светлых и темных нефтепродуктов. Парк в собственности на 1 июля 2019 года вырос до X тыс. ед., а в управлении X тыс. ед. По состоянию на 1.07.2019 года объем привлеченного парка составил почти X тыс. вагонов (X тыс. цистерн и X тыс. полувагонов).

Рисунок 60. Динамика парка подвижного состава в управлении и собственности (с учетом финансового лизинга) ISR Trans в 2013-2019 гг., тыс. ед.



Источник: Данные компании RAILGO

«RAILGO» располагает X танк-контейнерами в собственности, и X – в управлении.

В структуре парка подвижного состава «RAILGO» преобладают цистерны, доля которых превышает X% в управлении и собственности, что соответствует ориентации компании на перевозку нефтеналивных грузов.

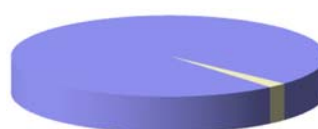


Рисунок 61. Структура парка в собственности компании на 1.07.2019, %



Источник: Данные компании RAILGO

Рисунок 62. Структура парка в управлении компании на 1.07.2019, %

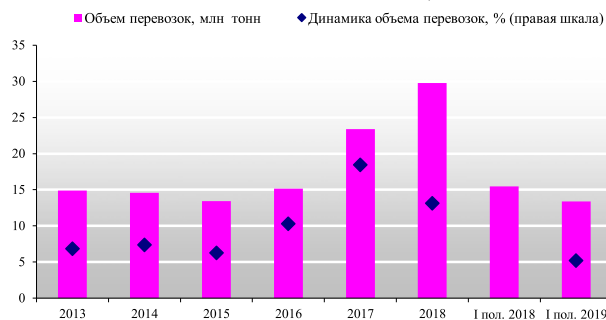


Источник: Данные компании RAILGO

Динамика перевозок грузов

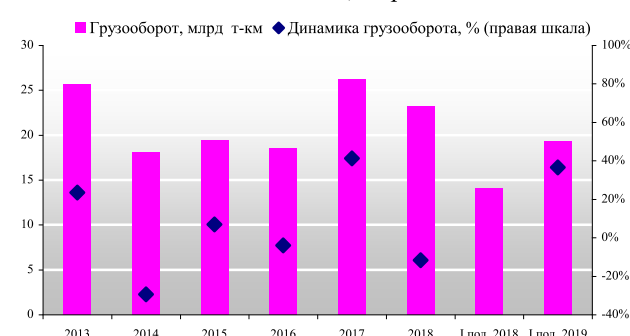
В январе 2018 г компания увеличила ежемесячный объем оказания услуг по грузоперевозкам угля для ПАО «Русский уголь» до X тыс. тонн. В 2018 году объем перевозок (с привлеченным парком) ООО «РЕИЛГО» увеличился на X% относительно показателя 2017 года и составил X млн тонн. Грузооборот в 2018 году сократился на X%, до X млрд т-км. Перевозки парком в управлении за 2018 года составили X млн тонн, увеличившись относительно показателя за 2017 год на X%, а грузооборот сократился на X%, до X млрд т-км. В I полугодии 2019 года объем перевозок (с привлеченным парком) RAILGO сократился на X% до X млн тонн. Грузооборот в I полугодии 2019 года сократился на X%, до X млрд т-км. Перевозки компании парком в управлении в I полугодии 2019 года составили X млн тонн, увеличившись относительно показателя за аналогичный период 2017 года на X%, а грузооборот увеличился на X%, до X млрд т-км.

Рисунок 63. Динамика объема грузовых перевозок⁸ ООО «РЕИЛГО» в 2013-2019 гг., млн тонн



Источник: Данные компании RAILGO

Рисунок 64. Динамика грузооборота⁹ ООО «РЕИЛГО» в 2013-2019 гг., млрд т-км



Источник: Данные компании RAILGO

Финансовые показатели

По итогам 2018 года скорректированная выручка ООО «РЕИЛГО» увеличилась на X% до X млрд руб. По итогам I полугодия 2019 года общая выручка компании составила X млрд руб., чистая прибыль – X млрд руб.

Таблица 4. Динамика финансовых показателей ООО «РЕИЛГО» в 2013-2018 гг., млн руб (2013-2014 гг. – МСФО, 2015-2019 гг. – РСБУ).

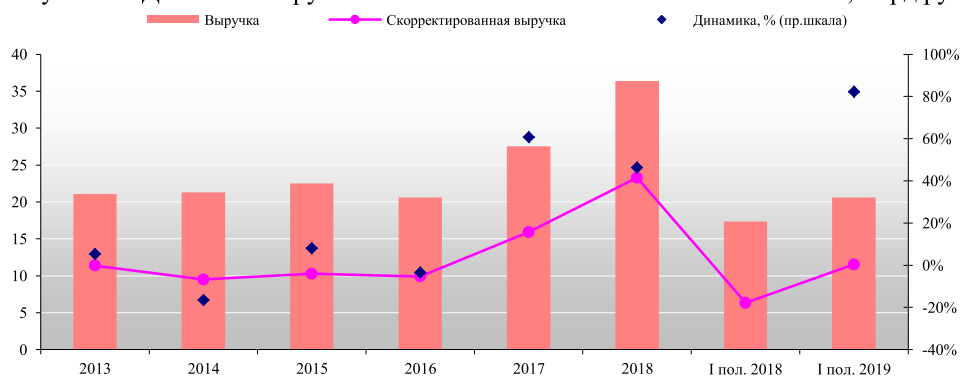
Год	2013	2014	2015	2016	2017	2018	I пол. 2018	I пол. 2019
Выручка, млн руб. без НДС	21098	21299	22503	20615				
Выручка за вычетом тарифа ОАО «РЖД», в т. ч.:	9708	9871	10267	9910				
Выручка от оперирования подвижным составом	7616	7526	7797	8174				
Выручка от сдачи подвижного состава в аренду	1948	2345	2470	1736				
Чистая прибыль, млн руб.	1358	-114	1694	821				

Источник: Данные компании RAILGO

⁸ Перевозки приведены с учетом привлеченного парка.

⁹ Грузооборот приведен с учетом привлеченного парка.

Рисунок 65. Динамика выручки ООО «РЕИЛГО» по РСБУ в 2013-2019 гг., млрд руб.



Источник: данные компании

Демонстрационная версия. В разделе представлены бизнес-справки по 50 крупнейшим операторам рынка жд перевозок в России.



Перечень таблиц и графиков

Раздел I. Макроэкономические показатели развития транспорта в России

Графики

- Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования (на конец года), тыс. км (правая шкала – автодороги)
- Грузооборот транспорта, млрд т-км,
- Динамика тарифов на грузоперевозки в 2013-2019 гг., % к декабрю пред. периода
- Динамика объемов перевозки грузов в России в 2013-2019 гг., млн тонн
- Динамика объемов перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2013-2019 гг., млн тонн
- Динамика объемов перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2014-2019 гг.
- Динамика объемов перевозок грузов по видам транспорта в России в 2013-2018 гг., млрд тонн
- Структура объемов перевозок грузов по видам транспорта в России в 2013-2018 гг., %
- Динамика перевозок грузов по видам транспорта в России за I пол. 2013-2019 гг., млрд тонн
- Структура перевозок грузов по видам транспорта в России за I пол. 2013-2019 гг., %
- Динамика перевозок грузов в России по месяцам 2014-2019 гг., млн тонн
- Грузооборот транспорта в РФ в I-IV кварталах 2013-2019 гг., млрд т-км
- Динамика грузооборота транспорта в России в I-IV кв. 2013-2019 гг., млрд т-км
- Динамика грузооборота транспорта в России по месяцам 2014-2019 гг., млрд т-км
- Динамика грузооборота по видам транспорта в России в 2013-2018 гг., млрд т-км
- Структура грузооборота по видам транспорта в России в 2013-2018 гг., %
- Динамика грузооборота по видам транспорта в России за I пол. 2013-2019 гг., млрд т-км
- Структура грузооборота по видам транспорта в России за I пол. 2013-2019 гг., %
- Динамика грузооборота по видам транспорта в России в I-IV кв. 2013-2019 гг., млрд т-км
- Среднее расстояние перевозки грузов в России в 2013-2018 гг.
- Среднее расстояние перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2013-2019 гг., км

Раздел II. Состояние и показатели железнодорожного транспорта России

Таблицы

- Объем погрузки грузов на железной дороге в I-IV кварталах 2016-2019 годов, млн тонн
- Объем перевозок грузов по железной дороге в I-IV кварталах 2016-2018 года, млн тонн
- Финансовые показатели ОАО «РЖД» по МСФО в 2011-2019 гг., млрд. руб. (согласно консолидированной отчетности)

Графики

- Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в 2013-2018 гг.
- Объем погрузки на железнодорожном транспорте России в I-IV кварталах 2013-2019 гг.
- Грузооборот железнодорожного транспорта России в 2013-2018 гг.
- Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России в 2013-2018 гг.
- Грузооборот железнодорожного транспорта России в I пол. 2013-2019 гг.
- Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России в I пол. 2013-2019 гг.
- Динамика грузооборота ж/д транспорта в России в 2013-2018 гг., млрд т-км
- Структура грузооборота ж/д транспорта в России в 2013-2018 гг., %
- Динамика грузооборота основных грузов ж/д транспортом в России в I пол. 2013-2019 гг., млрд т-км
- Структура грузооборота ж/д транспорта в России в I пол. 2013-2019 гг., %
- Грузооборот основных видов грузов на ж/д транспорте в России в I-IV кварталах 2013-2019 гг., млрд т-км
- Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2013-2018 гг., млн т
- Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в 2013-2018 гг., %
- Динамика перевозок основных грузов ж/д транспортом в России в I пол. 2013-2019 гг., млн т
- Структура перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России в I пол. 2013-2019 гг., %
- Динамика перевозок основных видов грузов ж/д транспортом в России по месяцам в 2016-2019 гг., млн т
- Динамика перевозок и грузооборота основных видов грузов за I пол. 2019 года к I пол. 2018 года, %
- Динамика ж/д перевозок грузов в 2013-2018 гг. по сегментам доходности, млн тонн
- Структура ж/д перевозки грузов в 2013 -2018 гг. по сегментам доходности, %
- Динамика ж/д перевозок грузов в I пол. 2010-2018 гг. по сегментам доходности, млн тонн
- Структура ж/д перевозки грузов в I пол. 2010-2018 гг. по сегментам доходности, %
- Динамика средней скорости доставки отправки в 2013-2019 гг., км/сут.
- Динамика средней скорости доставки одной отправки ж/д транспортом в России в 2013-2019 гг., км/сут
- Динамика средней скорости доставки одной отправки ж/д транспортом в России в 2014-2019 гг., км/сут.
- Динамика парка подвижного состава в СССР в 1988 и в России 1993-2018 гг., тыс. единиц на конец периода (по годам – перепись, 2013-2019 гг. – номерная база)
- Структура парка подвижного состава по видам на 1.01.2019 года, %
- Структура парка подвижного состава по видам на 1.07.2019 года, %
- Динамика закупок подвижного состава в России в 2016-2019 гг., тыс. единиц
- Динамика списания грузовых вагонов в России в 2016-2019 гг., тыс. единиц

- Динамика протяженности путей общего пользования и электрифицированных линий в 2001-2018 гг., км
- Динамика финансовых показателей ОАО «РЖД» по РСБУ в 2012-2019 гг.
- Динамика финансовых показателей ОАО «РЖД» по МСФО в 2010-2019 гг.
- Динамика структуры консолидированной выручки холдинга РЖД в 2011-2019 гг., %
- Динамика структуры выручки от ж/д перевозок холдинга РЖД в 2011-2019 гг., %

Раздел III. Прогноз развития рынка железнодорожных перевозок

Графики

- Динамика основных макроэкономических показателей России в 2011-2018 гг. и прогноз на 2019-2021 гг., %

Раздел IV. Состояние и прогноз рынка по видам подвижного состава

Графики

- Парк полувагонов крупнейших операторов в управлении, тыс. ед.
- Парк полувагонов крупнейших операторов в собственности, тыс. ед.

Раздел V. Состояние и прогноз рынка по видам подвижного состава

Таблицы

- Ранговый рейтинг ТОП-30 операторов подвижного состава по итогам I пол. 2019 года
- Рейтинг крупнейших операторов по парку в управлении в 2015-2018 гг. и I полугодии 2019 гг., тыс. шт. 5
- Рейтинг операторов по объему грузовых перевозок в 2015- I пол. 2019 гг., млн тонн
- Рейтинг операторов по величине грузооборота в 2015-I пол. 2019 гг., млрд т-км

Раздел VI. Рейтинг крупнейших операторов подвижного состава и оперлизинговых компаний

Графики

- Динамика доли рынка крупнейших операторов подвижного состава в управлении в 2013-2019 гг., %
- Динамика доли крупнейших операторов подвижного состава в объеме перевозок в 2014-2019 гг., %
- Динамика доли грузооборота крупнейших операторов подвижного состава в 2014-2019 гг., %
- Динамика парка подвижного состава в управлении и собственности (с учетом финансового лизинга) ISR Trans в 2013-2019 гг., тыс. ед.
- Структура парка в собственности компании на 1.07.2019, %
- Структура парка в управлении компании на 1.07.2019, %
- Динамика объема грузовых перевозок ООО «РЕИЛГО» в 2013-2019 гг., млн тонн
- Динамика грузооборота ООО «РЕИЛГО» в 2013-2019 гг., млрд т-км
- Динамика выручки ООО «РЕИЛГО» по РСБУ в 2013-2019 гг., млрд руб.

Таблицы

- Динамика финансовых показателей ООО «РЕИЛГО» в 2013-2018 гг., млн руб (2013-2014 гг. – МСФО, 2015 - 2019 гг. – РСБУ).

Перечень продуктов INFOLine по железнодорожному транспорту и рынкам подвижного состава

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

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

Направление 1. Готовые исследования

- **NEW!** «Транспортная отрасль России. Итоги 2018 года. Тенденции 2019 года и Перспективы до 2021 года» (обзор доступен также на английском языке)

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

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

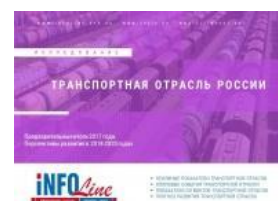
- «Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Тенденции 2019 года. Прогноз до 2023 года»

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

Исследование включает в себя описание *65 транспортных предприятий России и СНГ* и анализ рынков *10 видов грузового подвижного состава*. Более *400 графиков и диаграмм*.

Направление 2. 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 крупнейших операторов ж/д подвижного состава по величине парков в управлении и в собственности (в том числе с учетом финансового лизинга), по объему перевозок грузов и грузообороту, финансовым показателям. В обзоре также приводится рейтинг лизинговых компаний РФ по объему парка, переданного в операционный лизинг. В обзоре «INFOLine Rail Russia TOP» охарактеризована динамика показателей транспортного комплекса в целом и железнодорожного транспорта в частности, а также приведено подробное описание событий на рынке оперирования подвижным составом и железнодорожных перевозок грузов за отчетный квартал. Обзор включает в себя описание *30 транспортных предприятий России и СНГ*. Более *100 графиков и диаграмм*.



Дата выхода:	Июнь 2019
Количество страниц:	168
Способ предоставления:	Электронный/ Печатный
Стоимость:	150 000 руб.



Дата выхода:	Ноябрь 2019 года
Количество страниц:	290
Способ предоставления:	Электронный/ Печатный
Стоимость:	75 000 руб.



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

Направление 3. Базы собственников подвижного состава

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

Наименование	Дата актуализации	Стоимость
База данных «600 крупнейших собственников и операторов подвижного состава России»	Июнь 2019 г.	60 000 руб.
База данных «900 крупнейших собственников и операторов подвижного состава России и стран Пространства 1520»	Июнь 2019 г.	80 000 руб.

Направление 4. Отраслевые новости и периодический обзор

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

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

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



Внимание! Вышеперечисленный набор продуктов и направлений может быть дополнен.

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

Всегда рады Вам помочь! Получить демо-версии и презентации Исследований, а также задать вопросы Вы можете, обратившись к нашим менеджерам по телефонам:
+7 (812) 322 68 48, +7 (495) 772 76 40
или по почте: transport@infoline.spb.ru

Специальное предложение!
Для клиентов INFOLine действует скидка 10%!

С уважением, Надточаева Евгения, Отдел продвижения
 (812) 322-6848 или (495) 772-7640 доб.302
<mailto:transport@infoline.spb.ru>
<http://railtop.ru/>

INFOLine является независимой компанией и работает на рынке Исследований с 2001 года. Проведенные INFOLine в 2005-2019 гг. Исследования железнодорожной отрасли являются лучшими на рынке. Многолетняя постоянная работа по комплексному анализу железнодорожной отрасли, сопровождаемая ежегодным выпуском инициативных продуктов и ведущего отраслевого рейтинга INFOLine Rail Russia TOP, позволяет INFOLine иметь в распоряжении актуализированные базы данных и предлагать клиентам аналитические продукты высокого качества.

Компетентность и профессионализм специалистов агентства INFOLine признаны крупнейшими игроками отрасли: «Трансойл», «НК «Роснефть», «НефтеТрансСервис», «Трансмашхолдинг», «Уралвагонзавод», «Альфа-Банк», «СИБУР-Транс», «БалтТрансСервис», «Трансконтейнер», «Globaltrans», «Сбербанк», «ВТБ-лизинг», и многие другие.

