

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



## Отраслевое исследование

# Железнодорожный рынок РФ

## Прогноз до 2024 года

### Демонстрационная версия

### Апрель 2015 года

- 
- Прогноз основных показателей железнодорожных перевозок РФ на период до 2024 года
  - Прогноз показателей вагоностроения на территории СНГ на период до 2024 года
  - Прогноз развития мощностей по производству вагонов и вагонного литья на территории СНГ по типам подвижного состава на период до 2024 года
  - Прогноз показателей операционного лизинга РФ на период до 2024 года

## Об Исследовании

**Цели исследования:** анализ тенденций и прогноз основных показателей рынка железнодорожных перевозок РФ, вагоностроения СНГ и лизинга вагонов РФ на 2015-2024гг.

**Ключевые параметры рынка:** общий объем перевозок грузов на сети РЖД в 2014 году превысил 1,23 млрд. тонн, а грузооборот (с учетом порожнего пробега вагонов) – 2,95 трлн. тонно-км. На рынке железнодорожных грузовых перевозок работает около 1800 собственников и операторов подвижного состава, владеющих и управляющих 1,2 млн. вагонов. Размер российского парка вагонов, превысившего нормативный срок службы, на конец марта 2015 г. составляет около 285 тыс. вагонов.

**Актуальность исследования:** российский рынок железнодорожных перевозок в 2015 году находится в сложной ситуации - профицит подвижного состава привел к значительному сокращению доходности перевозок грузов по железной дороге. По мнению всех участников рынка, такая ситуация не может продлиться долго, качественные изменения на рынке неизбежны. В исследовании «Прогноз железнодорожного рынка России до 2024 года» проанализирована природа этих изменений, сроки и результаты их наступления:

- массовое списание экономически неэффективного подвижного состава с истекшим сроком службы – более 100 тысяч вагонов ежегодно в 2015-2016 гг. и выход на долгосрочно стабильный уровень в 20-30 тыс. вагонов в год к 2019 году
- вследствие сокращения профицита подвижного состава ставка доходности оперирования в течение 2016-2017 гг. вырастет до экономически обоснованного уровня, позволяющего обеспечивать сервисное обслуживание вагонов и восстановить платежи по кредитам и лизинговым контрактам, причем в долгосрочной перспективе по основным видам универсального подвижного состава формируются предпосылки для роста ставок на 2-4% в год.
- списанный подвижной состав будет замещаться в основном экономически эффективными инновационными вагонами, в результате чего в 2016-2017 гг. более 80% производства будет обеспечено вагонами нового поколения.

В текущих сложных и динамично изменяющихся экономических условиях для эффективной коммерческой деятельности от грузовладельцев, операторских и лизинговых компаний требуется качественный и профессиональный конкурентный анализ и прогнозирование конъюнктуры рынка. Использование исследования "Железнодорожный рынок РФ. Прогноз до 2024 года" позволит 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 деятельности конкурентов, бенчмаркетинг, поиск новых клиентов и партнеров.

**Временные рамки исследования:** динамика с 2010 года; итоги 2014 года; тенденции I квартала 2015 года; прогнозы на период до 2024 года.

**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.;
- 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".

Исследование **"Железнодорожный транспорт РФ. Прогноз до 2024 года"** включает аналитический отчет и презентацию основных выводов и состоит из четырех основных разделов:

- Динамика и прогноз производства, закупок и списания грузовых вагонов, структуры парка подвижного состава России;
- Динамика и прогноз производства, закупок и списания грузовых вагонов, структуры парка, цен и арендных ставок по основным видам грузовых вагонов;
- Рынок операционного лизинга железнодорожного подвижного состава;
- Динамика и прогноз объемов железнодорожных перевозок и грузооборота по основным видам вагонов и грузов

**Раздел I. Динамика и прогноз производства, закупок и списания грузовых вагонов, структуры парка подвижного состава России:** оценка состояния текущего парка вагонов, оценка выбытия из активного парка вагонов, оценка потребности в подвижном составе с учетом развития производства вагонов нового поколения, оценка потребных закупок подвижного состава, прогноз стоимости проведения ремонтов вагонов (деповской, капитальный) с учётом замен узлов и деталей (надрессорные балки, боковые рамы, колесные пары). **Всего более 15 страниц**

**Раздел II. Динамика и прогноз производства, закупок и списания грузовых вагонов, структуры парка, цен и арендных ставок по основным видам грузовых вагонов:** прогноз развития мощностей по производству вагонов и вагонного литья в РФ и на Украине по типам подвижного состава, динамика и прогноз закупок, списания и структуры парка полувагонов, хопперов-зерновозов, хопперов-минераловозов, хопперов-цементовозов, нефтеналивных цистерн, цистерн для перевозки СУГ, фитинговых платформ, универсальных и специализированных платформ, крытых вагонов, а также динамика и прогноз арендных ставок на указанные виды вагонов. **Всего более 45 страниц.**

**Раздел III. Рынок операционного лизинга железнодорожного подвижного состава:** оценка перспектив развития рынка, проникновения операционного лизинга, оценка изменения привлекательности операционного лизинга как формы обеспечения наличия подвижного состава, анализ конкуренции, стратегических планов развития компаний-игроков на рынке подвижного состава (лизинговые компании, операторы подвижного состава, транспортные компании, грузоотправители), влияния динамики конкурентной ситуации на развитие рынка операционного лизинга грузовых вагонов, оценка средней рыночной цены продажи новых грузовых вагонов в разбивке по типам подвижного состава и средней дневной ставки аренды новых грузовых вагонов в разбивке по типам подвижного состава. **Всего более 20 страниц.**

**Раздел IV. Динамика и прогноз объемов железнодорожных перевозок и грузооборота по основным видам вагонов и грузов:** оценка развития отраслей-потребителей продукции, перевозимой железнодорожным транспортом (угольная промышленность, нефтегазовая промышленность, горно-металлургическая промышленность, промышленность строительных материалов и химическая промышленность, оценка объема перевозок и грузооборота грузов, транспортируемых в подвижном составе. **Всего более 40 страниц.**

## 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](http://www.advis.ru) и [www.infoline.spb.ru](http://www.infoline.spb.ru)



## Саммари Исследования

Российский рынок железнодорожных перевозок в 2015 году находится в сложной ситуации: профицит подвижного состава привел к значительному сокращению доходности перевозок грузов по железной дороге. По мнению всех участников рынка, такая ситуация не может продлиться долго, качественные изменения на рынке неизбежны. В исследовании «Прогноз железнодорожного рынка России до 2024 года» компании «INFOline-Аналитика» проанализирована природа этих изменений, сроки и результаты их наступления:

- Массовое списание экономически неэффективного подвижного состава с истекшим сроком службы – более 100 тысяч вагонов ежегодно в 2015-2016 гг. и выход на долгосрочно стабильный уровень в 20-30 тыс. вагонов в год к 2019 году
- Вследствие сокращения профицита подвижного состава ставка доходности оперирования в течение 2016-2017 гг. вырастет до экономически обоснованного уровня, позволяющего обеспечивать сервисное обслуживание вагонов и восстановить платежи по кредитам и лизинговым контрактам, причем в долгосрочной перспективе по основным видам универсального подвижного состава формируются предпосылки для роста ставок на 2-4% в год.
- Списанный подвижной состав будет замещаться в основном экономически эффективными инновационными вагонами, в результате чего в 2016-2017 гг. более 80% производства будет обеспечено вагонами нового поколения.

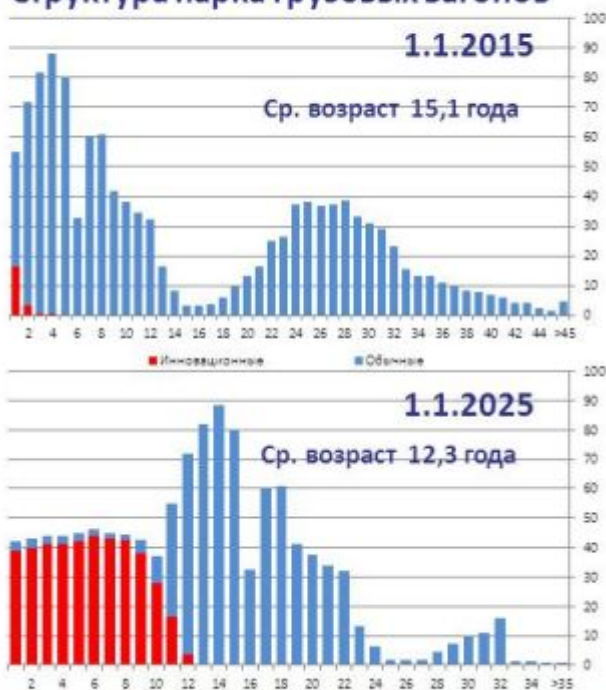
Размер российского парка вагонов, превысившего нормативный срок службы, на конец марта 2015 г. составляет около 285 тыс. вагонов, что соответствует размеру профицита парка, по оценке РЖД. Ограничения по продлению срока службы подвижного состава, введенные техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», а также низкая доходность оперирования старыми вагонами делают экономически неэффективной проведение модернизации и последующую эксплуатацию более 70% данного парка.

## INFOline Динамика и прогноз закупок, списания и структуры парка грузовых вагонов

Закупки и списание грузовых вагонов



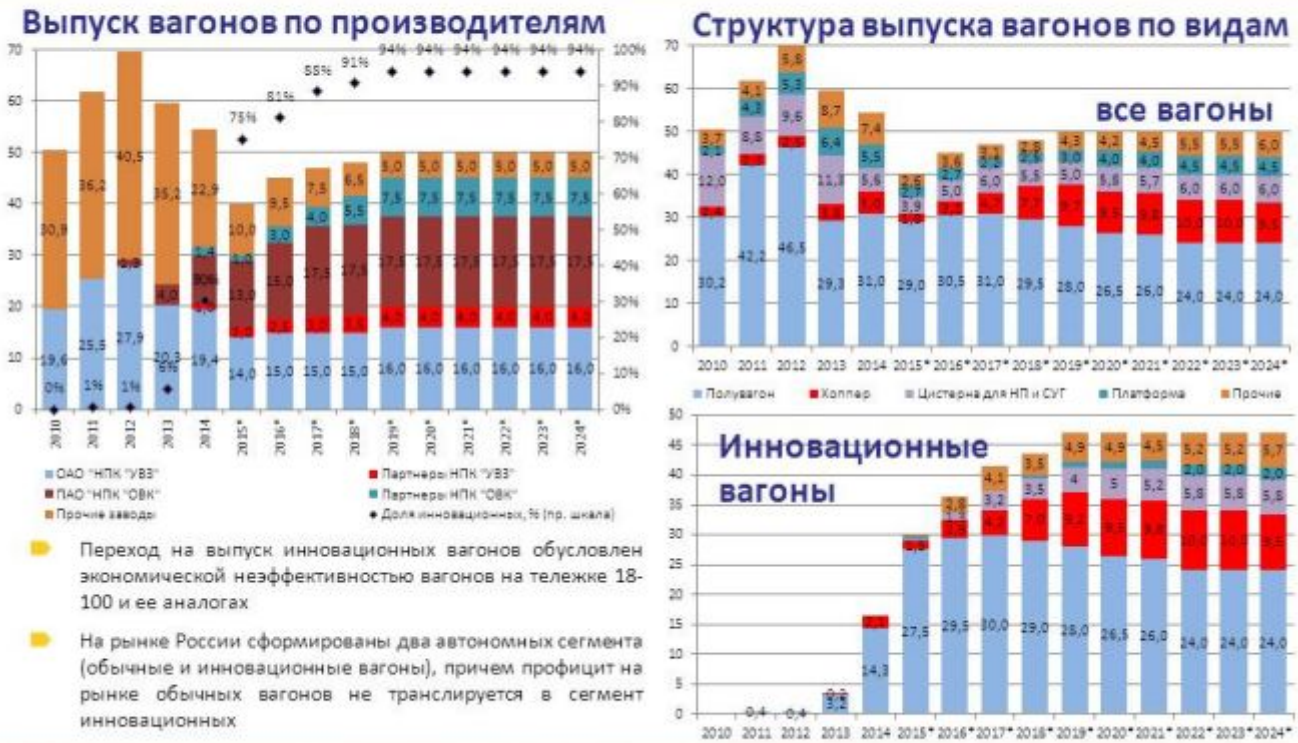
Структура парка грузовых вагонов



- Объемы списания вагонов в 2015-2024 гг. составят более 460 тыс.: «UCL Rail» (133 тыс.), «ФГК» (80 тыс.) и ДЗО «РЖД» (70 тыс.), ГК «РТК» (34 тыс.), «Нефтетранссервис» (14,5 тыс.), прочие (129 тыс.)
- Экспорт вагонов из РФ в 2015-2024 гг. – 47 тыс.
- Доля инновационных вагонов в структуре парка на 1.1.2025 составит более 35,3% (на 1.1.2015 – 1,7%)

Поэтому в ближайшие 3 года более 250 тысяч старых вагонов будут исключены из активного парка – списаны или отставлены от перевозок. Такой объём выбытия подвижного состава приблизит рынок оперирования полувагонами к сбалансированному состоянию, доходность оперирования вагонами и ставки аренды вырастут до уровня, позволяющего обеспечивать ремонты вагонов и обслуживание кредитов, привлеченных на их покупку. В сегменте полувагонов эта равновесная ставка будет достигнута в течение 2016-2017 гг. и составит 700-750 рублей в сутки. В дальнейшем ставка аренды вагонов зафиксирована на этом уровне и сформируются условия для ее роста на 2-3% в год.

## iNFO Line Динамика и прогноз производства грузовых вагонов в России



информационное агентство Information agency 199155 Санкт-Петербург, пр. ЮММ, 28 +7-812-322-6848 +7-495-772-7640 info@ibline.ru

Спрос на новые грузовые вагоны с 2015 года существенно изменился: при отсутствии спроса на вагоны на тележке 18-100 и ее аналогах у грузовладельцев и операторов востребован инновационный подвижной состав, который по технико-эксплуатационным характеристикам и, самое главное, показателям доходности превосходит вагоны на тележке 18-100. Преимущества вагонов нового поколения в большей грузоподъемности, увеличенном объеме кузова, в наличие тарифной скидки, увеличенных межремонтных интервалах при проведении плановых ремонтов, меньшем количестве поломок при эксплуатации и текущих отцепочных ремонтов. Эксплуатация инновационных вагонов позволяет получать дополнительный эффект по сравнению с типовым подвижным составом, который для полувагона, например, составляет от 400 до 500 руб./сутки. В случае покупки инновационного вагона этот тарифный эффект полностью перейдет собственнику вагона, а при сделках операционного лизинга – распределится между лизингодателем и лизингополучателем. При прогнозируемом среднегодовом уровне арендной ставки на полувагоны на тележке 18-100 и аналогах в 2015 г. в 500-550 руб./сутки ставка на инновационный подвижной состав варьируется в диапазоне от 750 до 875 руб./сутки в зависимости от грузоподъемности вагона, наличия и размера тарифной скидки. В долгосрочной перспективе этот дополнительный тарифный эффект будет расти пропорционально индексации тарифов РЖД, которая превышает уровень инфляции в промышленности (в том числе за счет использования "РЖД" "тарифного коридора"). Аналогичный тарифный эффект

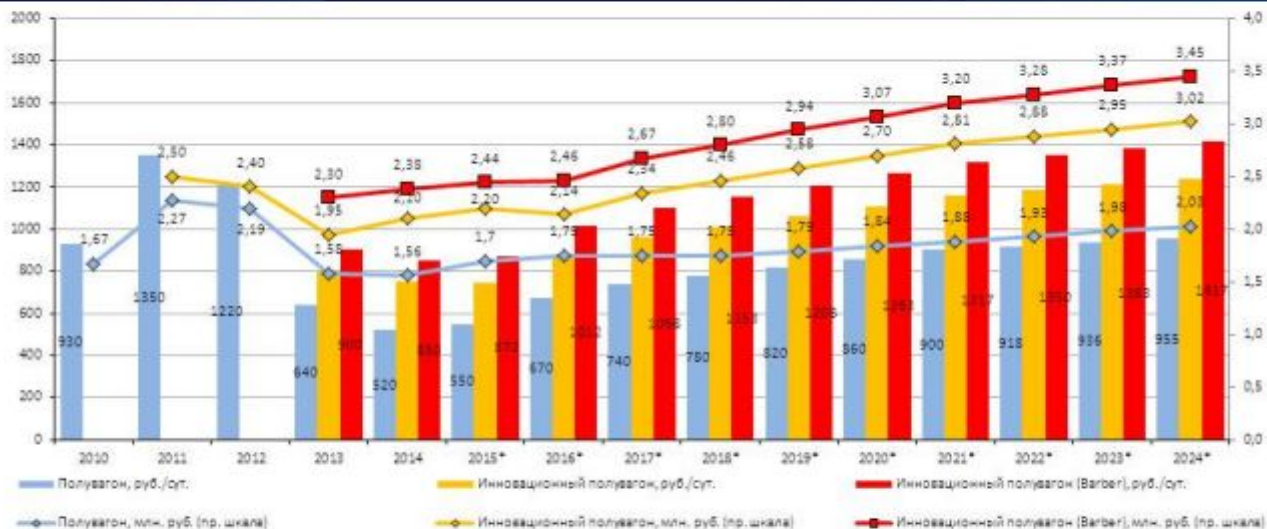




наблюдается и в других сегментах парка: от 100 рублей для фитинговых платформ до 1000 рублей для 18-метровых цистерн для перевозки сжиженных углеводородных газов.

## ИНFOLine

### Динамика и прогноз арендных ставок и цен на полувагоны



- Во II полугодии 2015 г. массовое списание и продолжающееся выбытие полувагонов из активного парка в связи с нехваткой средств на плановые ремонты приведет к росту арендных ставок до уровня 550-600 руб. Рост цен на металл обуславливает увеличение цен на грузовые вагоны.
- Арендные ставки на инновационные полувагоны выше на 300-350 руб. за счет увеличенной грузоподъемности и тарифной скидки (для Varber ≈ 500 руб.), причем рост ж/д тарифов увеличивает эффект и для лизинговой компании, и для арендатора вагона

Более высокая эффективность обуславливает более высокую стоимость инновационных вагонов по сравнению с подвижным составом на тележке 18-100. Причин 2: технологическая и экономическая. Себестоимость производства инновационных вагонов выше из-за реализации инженерных решений и использования материалов, обеспечивающих улучшенные показатели надежности вагонов и сниженное воздействие на железнодорожную инфраструктуру. С другой стороны, суммарный дисконтированный тарифный эффект на сроке службы вагона составляет более 1,5 млн. рублей (без учёта сниженных расходов на жизненный цикл вагона). Текущий уровень цен на полувагоны нового поколения составляет 2,1-2,4 млн рублей в зависимости от производителя. Для сравнения, текущая рыночная цена на полувагон старого поколения составляет 1,5-1,7 млн руб., при этом на жизненном цикле он при текущем уровне доходности приносит владельцу не более 1 млн рублей дисконтированной доходности. Ценовая премия на инновационные вагоны будет расти в долгосрочной перспективе в соответствии с ростом ставки аренды.

Экономическая привлекательность инновационных вагонов приведет к замещению типового подвижного состава в структуре производства вагонов. Уже к 2016 году доля вагонов нового поколения превысит 80%, в долгосрочной перспективе она составит около 95%. В абсолютном выражении объём производства инновационного подвижного состава будет на уровне 40-45 тыс. вагонов в год. В настоящее время на рынке представлены 2 основных стандарта – тележка 18-9855 производства Тихвинского вагоностроительного завода и тележка 18-194-1 Уралвагонзавода. В структуре производства доля обоих стандартов, по прогнозам «INFOLine-Аналитика», будет примерно одинакова (до 25 тыс. вагонов в год – ТВСЗ и заводы-партнеры, более 20 тыс. вагонов в год – УВЗ и партнеры). Она зависит от мощностей по производству инновационного литья и политики в области предоставления лицензий партнерам (политика НПК "ОВК" предполагает

сборку вагонов на предприятиях партнерах, а НПК "УВЗ" – не исключает возможности предоставления партнерам лицензии на производство литья на собственных мощностях). Заводы, не вошедшие в партнёрскую программу с одним из провайдеров отраслевого стандарта инновационных тележек и не выпустившие в 2015-2016 гг. собственной модели инновационной тележки, будут вынуждены законсервировать мощности, перепрофилироваться или сфокусироваться на вагоноремонте, производстве металлоконструкций или других видов машиностроительной продукции.

Таким образом, на российском железнодорожном рынке произойдет очередная смена парадигмы: от профицита парка к балансу с ускоренным замещением старого парка (в первую очередь в сегменте полувагонов и хопперов) инновационным подвижным составом.

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

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

### Периодический обзор INFOLine Rail Russia TOP

#### TOP! Ежеквартальный обзор INFOLine Rail Russia TOP

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

#### Обзор состоит из трех основных разделов:

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

Основные параметры, по которым формировался итоговый рейтинг компаний:

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



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

## Готовые маркетинговые исследования

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

Исследование состоит из двух частей:

#### Часть 1. Анализ рынка железнодорожных перевозок

• **Макроэкономические показатели транспортной отрасли России.** Описание, анализ ключевых тенденций и долгосрочных показателей (2005-2013гг. и I полугодие 2014 года) в основных сегментах транспортной отрасли России – железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного.

• **Состояние и показатели железнодорожного транспорта России.** Подробный анализ основных тенденций развития железнодорожной отрасли в 2001- I полугодии 2014 года, в том числе и основных итогов и последствий реформирования отрасли, а также, результатов нормативного регулирования отрасли. Анализ динамики и структуры основных показателей рынка ж/д грузовых перевозок (грузооборот, погрузка, перевозки, среднее расстояние) в долгосрочной годовой динамике и динамике по месяцам, анализ скорости и надежности доставки грузов и состояния парка ж/д подвижного состава.

• **Рейтинг крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава.**

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

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

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



Дата выхода:	Ноябрь 2014 обновление в III квартале 2015
Количество страниц:	538
Способ предоставления:	Электронный Печатный



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

## Часть 2. Описание бизнеса крупнейших операторских и оперлизинговых компаний

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

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

База состоит из четырех основных разделов:

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



Дата выхода:	Сентябрь 2014 обновление в IV квартале 2015
Количество страниц:	523
Способ предоставления:	Электронный Печатный

## Отраслевые новости «Тематические новости»

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

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

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

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

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

