

# Обзор отрасли грузоперевозок в России

2019 год



**EY**

Совершенствуя бизнес,  
улучшаем мир

# Содержание

<b>Введение</b>	<b>1</b>
<b>Позиции транспортной системы России в мире</b>	<b>2</b>
<b>Основные тенденции российского рынка грузовых перевозок</b>	<b>3</b>
Перевозки железнодорожным транспортом	5
Перевозки автомобильным транспортом	7
Перевозки внутренним водным транспортом	9
Перевалка в морских портах	10
<b>Уголь</b>	<b>14</b>
<b>Нефть и нефтепродукты</b>	<b>16</b>
<b>Минеральные удобрения</b>	<b>18</b>
<b>Зерновые грузы</b>	<b>20</b>
<b>Контейнерные перевозки</b>	<b>22</b>
<b>Перспективы дальнейшего развития отрасли</b>	<b>24</b>
Перевозки железнодорожным транспортом	26
Перевозки автомобильным транспортом	29
Перевозки внутренним водным транспортом	30
Перевалка в морских портах	31
<b>Источники финансирования инвестиций</b>	<b>36</b>
<b>Инвестиционная активность и привлекательность транспортной отрасли РФ</b>	<b>38</b>
<b>Сдерживающие факторы</b>	<b>40</b>
<b>Меры государственной поддержки отрасли</b>	<b>42</b>
<b>Заключение</b>	<b>46</b>
<b>Контактная информация</b>	<b>47</b>

# Введение

Транспортная отрасль играет важную роль в российской экономике. Ее доля в структуре валовой добавленной стоимости достигает 7%, а реализация проектов по строительству транспортной инфраструктуры вносит значительный вклад в объемы инвестиций в основной капитал. Для внутренней и внешней торговли транспорт является аналогом кровеносной системы человека: сбалансированное и своевременное развитие транспортной инфраструктуры — это фундамент для наращивания объемов торговли.

Грузооборот российского транспорта показывает стабильный рост на протяжении последних нескольких лет. В 2018 году грузооборот российского транспорта по Российской Федерации увеличился на 2,8%, а объем перевезенных грузов — на 2,4%. В первом квартале 2019 года рост продолжился.

Важную роль в процессе осуществления внешней торговли играет стивидорная отрасль. С конца 90-х годов 20 века наблюдается уверенный рост объема перевалки грузов в морских портах: за последние 20 лет грузооборот морских портов России увеличился в 6 раз. В 2018 году объем перевалки грузов увеличился на 3,9% и превысил 800 млн т.

В настоящем обзоре мы подробно рассматриваем железнодорожные и автомобильные грузоперевозки, перевозки внутренним водным транспортом и перевалку грузов в морских портах. Трубопроводный транспорт обеспечивает транспортировку главным образом нефти, нефтепродуктов и газа. Эта тема в данном обзоре детально не обсуждается.

В рамках исследования были проанализированы фактические результаты отрасли по итогам 2018 – начала 2019 года, источники финансирования инвестиций, сдерживающие факторы и меры государственной поддержки, а также прогнозы и экспертные мнения участников рынка о перспективах его развития.

Грузооборот, объем грузовых перевозок и перевалка грузов в морских портах напрямую зависят от состояния грузообразующих отраслей экономики. В связи с этим в данном исследовании проанализированы тенденции и перспективы секторов, влияющих на грузовые потоки угля, зерна, минеральных удобрений, нефтяных и контейнерных грузов.

В ходе подготовки обзора мы провели опрос, чтобы узнать мнение представителей отрасли по актуальным вопросам. В нем приняли участие 24 компании, в том числе автомобильные и железнодорожные операторы, транспортные, логистические и стивидорные компании, а также сырьевые компании, широко представленные в отрасли грузоперевозок РФ. В число респондентов вошли руководители высшего звена — генеральные, финансовые, коммерческие директора, директора по стратегии и логистике.

Результаты проведенного нами исследования могут быть интересны инвесторам, компаниям-участникам отрасли, государственным структурам, финансовым организациям и прочим заинтересованным сторонам. Надеемся, что данный обзор поможет широкой аудитории лучше понять текущее состояние и перспективы развития отрасли.

Мы благодарим всех участников исследования, поделившихся с нами своим мнением, и надеемся, что наш обзор окажется для вас полезным.

# Позиции транспортной системы России в мире

Протяженность железнодорожных линий общего пользования

3-е место в мире  
86 тыс. км

Россия характеризуется высоким показателем средней дальности перевозок железнодорожным транспортом, так как основные грузоотправители расположены в центре страны, а значительная доля грузовых потоков направлена на экспорт. В Индии и Китае этот показатель примерно в три раза ниже.

Протяженность автомобильных дорог

5-е место в мире  
1529 тыс. км

Перевозки автомобильным транспортом в России, несмотря на значительную протяженность страны с запада на восток, выполняются в основном на небольшие расстояния. В России, США и Китае – сопоставимая доля автотранспорта в структуре объема перевезенных грузов (~60-75%), однако доля автомобильного транспорта в структуре грузооборота в России значительно ниже (около 5% против ~40% в США и ~34% в Китае).

Крупнейший порт по объему перевалки (Новороссийск)

3-е место в Европе  
155 млн т

Несмотря на высокие темпы роста российской стивидорной отрасли, грузооборот российских морских портов далек от мировых лидеров. Объем перевалки грузов в портах США в три раза больше российских, а перевалка в портах Китая превышает российские показатели в 10 раз.

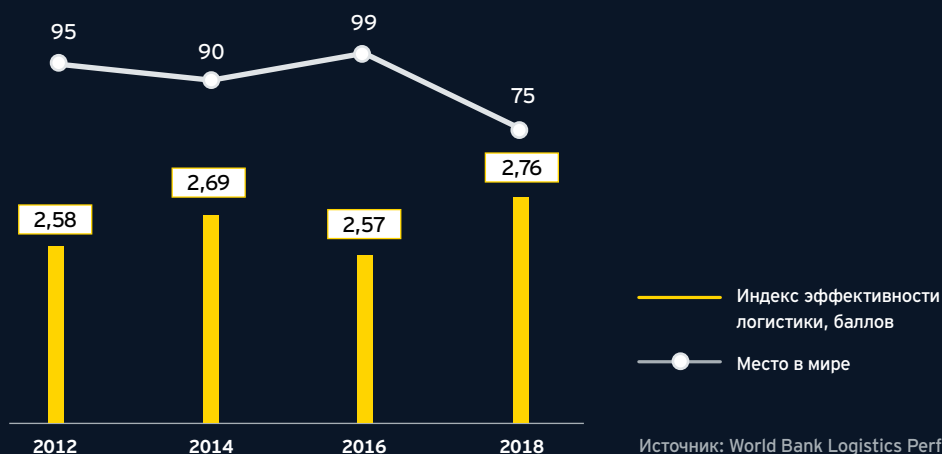
Протяженность внутренних водных путей

2-е место в мире  
101 тыс. км

В России водный транспорт (морской и речной) занимает небольшую долю в грузообороте (около 2%), в то время как в Китае он обеспечивает около половины грузооборота, а в США – порядка 10%.

Источники: World Bank Logistics Performance Index, Минтранс России, Росстат, China Statistical Year Book 2018, Indian Railways Year Book 2017-18, Bureau of Transportation Statistics, анализ EY.

Индекс эффективности логистики РФ



Источник: World Bank Logistics Performance Index 2018.

# Основные тенденции российского рынка грузовых перевозок

Рост мировой торговли – одного из ключевых драйверов развития транспортных систем – в 2018 году оказался ниже ожиданий. По итогам года он составил 3% (ранее прогнозировался рост в 3,9%) против 4,6% в 2017 году<sup>1</sup>. В качестве основных факторов снижения в 2018 году ВТО выделяет более слабый рост мировой экономики в сравнении с ожиданиями, нестабильность на финансовых рынках и ужесточение денежно-кредитной политики в развитых странах.

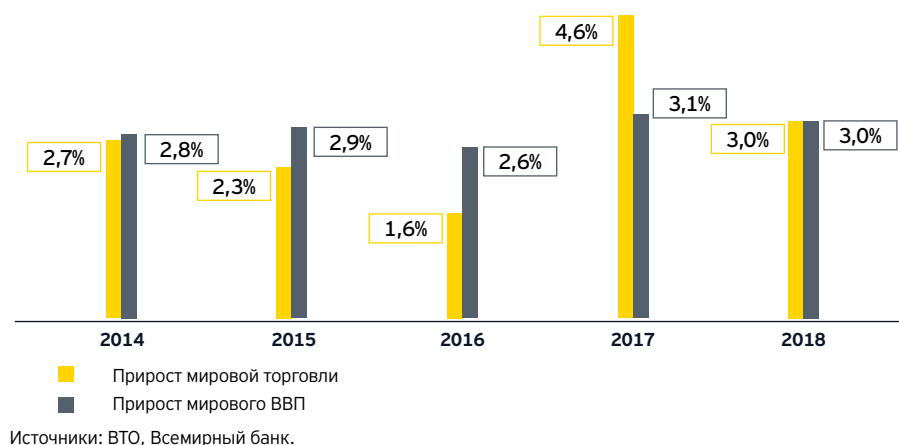
**Рост реального ВВП России в 2018 году оказался максимальным с 2012 года и составил 2,3%.**

Высокий показатель обусловлен увеличением добычи и экспорта нефти на фоне высоких мировых цен, проведением чемпионата мира по футболу и завершением строительства крупных проектов в энергетическом секторе<sup>2</sup>. По итогам 2018 года был зафиксирован рост инвестиций в основной капитал (4,3% в сопоставимых ценах<sup>3</sup>), однако в текущих ценах доля инвестиций в основной капитал в структуре ВВП снизилась с 21,5% до 20,7%<sup>4</sup>. Несоответствие объясняется более высоким ростом дефлятора ВВП в сравнении с дефлятором инвестиций в основной капитал.

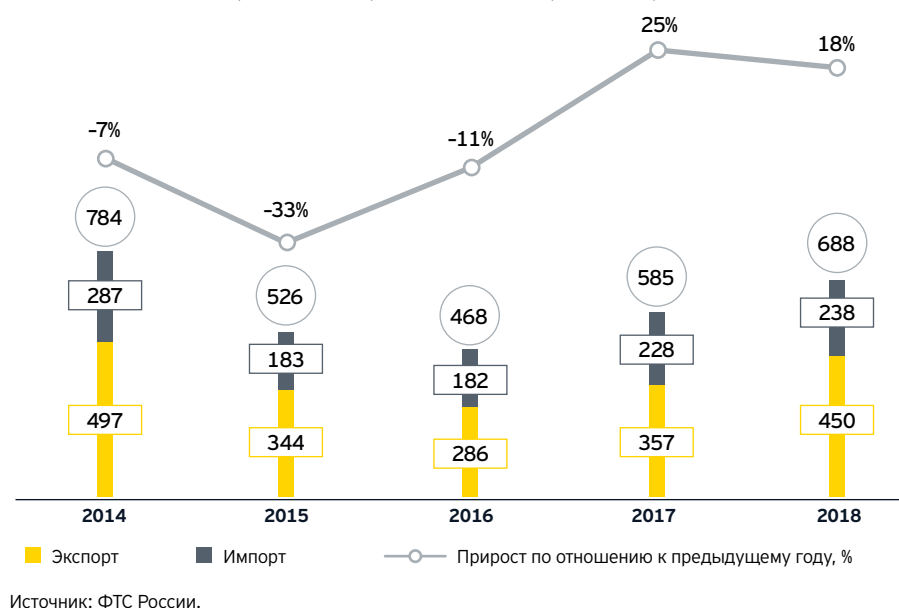
Оборот российской внешней торговли, во многом определяющей работу российского транспортного сектора, увеличился по сравнению с прошлым годом на 18%. Однако темпы роста снизились по сравнению с результатом 2017 года (25%), который по большей части был обусловлен низкой базой 2016 года.

За последние 10 лет изменилась географическая структура внешней торговли России: доля стран АТЭС выросла в полтора раза, с 20% в 2008 году до 31% в 2018 году.

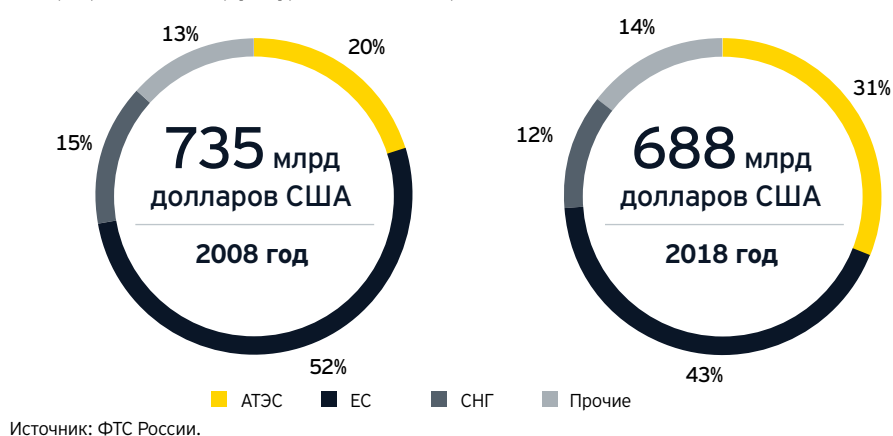
**Динамика темпов прироста мирового ВВП и мировой торговли, %**



**Динамика внешнеторгового оборота России, млрд долларов США**



**Географическая структура внешней торговли России в 2008 и 2018 годах, %**



<sup>1</sup> [https://www.wto.org/english/news\\_e/pres19\\_e/pr837\\_e.htm](https://www.wto.org/english/news_e/pres19_e/pr837_e.htm)

<sup>2</sup> <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/31501>

<sup>3</sup> [http://www.gks.ru/free\\_doc/new\\_site/business/invest/Din-inv.xls](http://www.gks.ru/free_doc/new_site/business/invest/Din-inv.xls)

<sup>4</sup> [http://www.gks.ru/free\\_doc/new\\_site/effect/macr5-1.xlsx](http://www.gks.ru/free_doc/new_site/effect/macr5-1.xlsx)

Данная тенденция находит свое отражение в изменении направления грузовых потоков. В частности, начато масштабное развитие транспортной инфраструктуры в направлении портов и пограничных переходов Дальнего Востока.

Рост цен на нефть в первых трех кварталах 2018 года в результате пролонгации договоренностей ОПЕК+ о снижении добычи нефти позволил увеличить экспорт нефти. Также выросли физические и стоимостные объемы экспорта пшеницы, угля и черных металлов. Прирост российского экспорта в 2018 году составил 26% (в стоимостном выражении), импорта – 5%<sup>5</sup>, а доля чистого экспорта в структуре ВВП достигла 10% (в 2017 году она составляла 5,4%)<sup>6</sup>.

Во внутренней торговле также наблюдалась позитивная динамика. В 2018 году увеличились физические объемы как оптовой (на 3,8%<sup>7</sup>), так и розничной (на 2,8%<sup>8</sup>) торговли.

**В условиях стабилизации российской экономики грузооборот транспорта в России в 2018 году увеличился на 2,8%<sup>9</sup>.**

Структура грузооборота по видам транспорта оставалась практически неизменной с 2014 по 2018 год. Более 90% грузооборота пришлось на железнодорожный и трубопроводный транспорт, однако им перевозится только треть всех грузов. Автомобильный транспорт занимает менее 5% в структуре грузооборота, при этом на него приходится две трети объема перевозок.

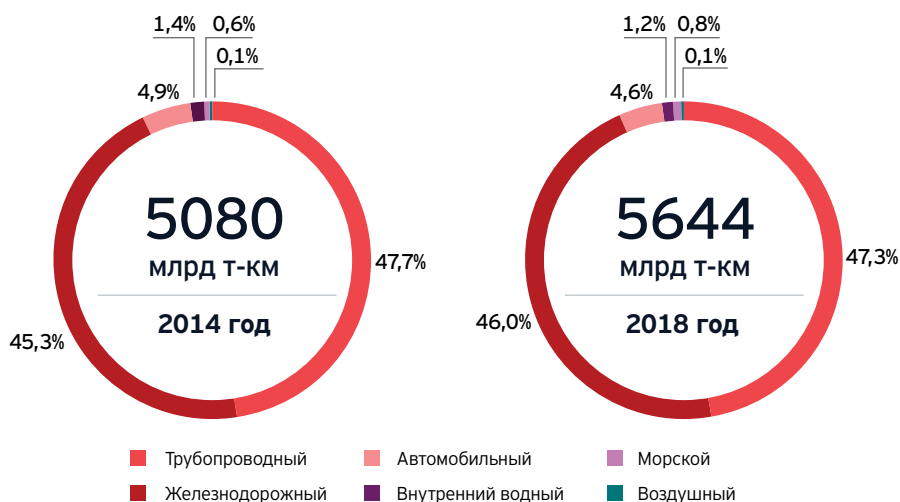
Доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота продолжает увеличиваться, несмотря на рост конкуренции со стороны развивающейся системы нефтепродуктопроводов и внутреннего водного транспорта. Ответами на эти вызовы стало увеличение дальности железнодорожных перевозок, а также активизация работы в сегменте низкодоходных грузов.

### Экспорт основных товаров в натуральном выражении, млн т



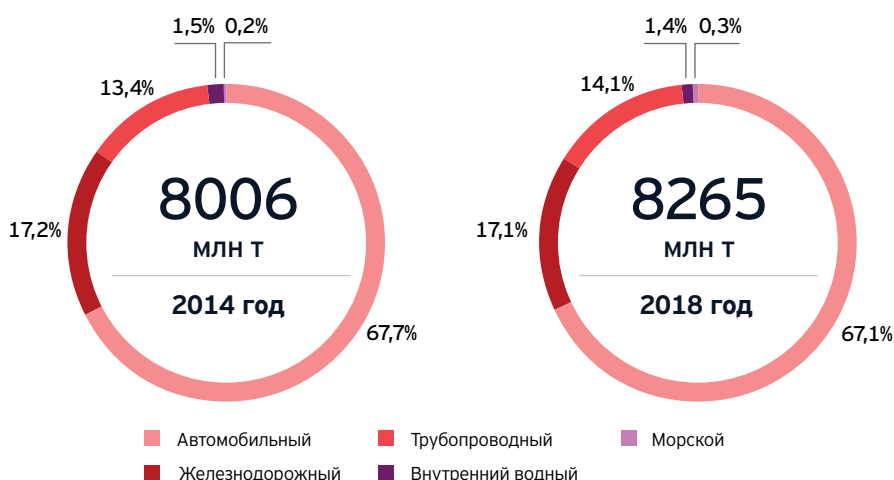
Источник: ФТС России.

### Структура грузооборота по видам транспорта в 2014 и 2018 годах, %



Источники: Росстат, Росморречфлот, анализ ЕУ.

### Структура объема перевозок грузов по видам транспорта в 2014 и 2018 годах, %



Источники: Росстат, Росморречфлот, анализ ЕУ.

<sup>5</sup> <http://www.customs.ru/>

<sup>6</sup> [http://www.gks.ru/free\\_doc/new\\_site/vvp/vvp-god/tab24.htm](http://www.gks.ru/free_doc/new_site/vvp/vvp-god/tab24.htm)

<sup>7</sup> [http://www.gks.ru/free\\_doc/new\\_site/business/torg/opt/opt31.xls](http://www.gks.ru/free_doc/new_site/business/torg/opt/opt31.xls)

<sup>8</sup> [http://www.gks.ru/free\\_doc/new\\_site/business/torg/rozn/rozn31.xls](http://www.gks.ru/free_doc/new_site/business/torg/rozn/rozn31.xls)

<sup>9</sup> [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/)

## Перевозки железнодорожным транспортом

В 2018 году темпы роста погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта оказались более скромными в сравнении с показателями 2017 года: погрузка увеличилась на 2,2%, грузооборот – на 4,2%. Основной прирост наблюдался в сегментах перевозки зерна (+22,6%), черных металлов (+7%), железной и марганцевой руды (+5,7%) и угля (+4,6%). В первом полугодии 2019 года тренд оказался отрицательным: погрузка на железнодорожном транспорте снизилась на 1,5% главным образом в результате снижения погрузки зерна на 36,4%, строительных грузов на 4,6% и нефтяных грузов на 2,4%<sup>10</sup>.

Ключевым событием в экономике российского железнодорожного транспорта 2017-2019 годов стало принятие ряда документов, устанавливающих долгосрочную тарифную политику холдинга ОАО «РЖД».

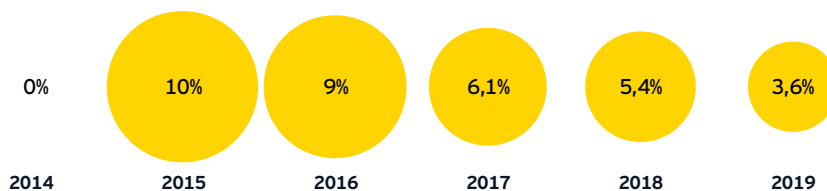
В декабре 2017 года вышло распоряжение Правительства РФ, согласно которому индексация тарифа на железнодорожном транспорте в 2019-2025 годах должна устанавливаться по правилу «инфляция минус» и определяться как среднее арифметическое индекса потребительских цен за два предшествующих года и два последующих года минус 0,1%<sup>11</sup>. Во второй половине 2018 года ФАС внесла соответствующие изменения в методику расчета железнодорожных тарифов, а базовая индексация тарифов в 2019 году под действием нового правила составила +3,6%.

### Погрузка и грузооборот железнодорожного транспорта на сети ОАО «РЖД» в 2014-2018 годах



Источник: ОАО «РЖД».

### Динамика темпов прироста тарифов ОАО «РЖД» на грузовые перевозки, % к предыдущему году



Источники: ФАС России, ОАО «РЖД», анализ ЕУ.

В конце 2018 года было принято решение ввести на период с 2019 по 2025 год повышающий коэффициент к тарифам на экспортные перевозки грузов (за исключением нефтеналивных грузов и алюминия) в размере 1,08 и повышающий коэффициент к тарифам на порожний пробег полувагонов в размере 1,06<sup>12</sup>. Надбавка на экспортные перевозки грузов фактически вводилась и ранее в рамках тарифного кода. Однако срок действия надбавки истек к 2019 году, и в ноябре 2018 года решением ФАС она была внесена в Прейскурант N 10-01. Также продлено действие целевых надбавок по капитальному ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (на период 2019-2025 годов) в размере 2% и по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства, (на период 2019-2021 годов) в размере 1,5%<sup>13</sup>.

Повышающий коэффициент к тарифам на экспортные перевозки грузов и к тарифам на порожний пробег полувагонов окажут наибольшее влияние на грузоотправителей угля ввиду особенностей их логистических схем (половина всего добытого в России угля направляется на экспорт) и фактического отсутствия данной надбавки в предыдущие годы (надбавка в рамках тарифного коридора для них была компенсирована понижающим коэффициентом). Таким образом, фактический рост тарифов на экспорт для угледобывающих компаний в 2019 году составит 11,8%, а рост тарифов на порожний пробег – 9,8%.

Одна из причин принятия новых надбавок заключается в поиске дополнительных источников финансирования долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года (далее – Программа), утвержденной в марте 2019 года. В Программу заложены инвестиции ОАО «РЖД» в объеме 4,7 трлн рублей на 2019-2025 годы (базо-

<sup>10</sup> [http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5000](http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5000)

<sup>11</sup> Распоряжение Правительства России от 29.12.2017 года N 2991-р.

<sup>12</sup> Приказ ФАС России от 15.11.2018 N 1564/18.

<sup>13</sup> Приказ ФАС России от 10.12.2015 N 1226/15 (ред. от 30.10.2018).

вый сценарий). Параметры Программы и перспективы развития ОАО «РЖД» и железнодорожной отрасли рассмотрены в разделе «Перспективы дальнейшего развития отрасли».

В 2018 году продолжилась тенденция роста цен и ставок аренды подвижного состава, в первую очередь полувагонов, в результате дефицита подвижного состава. Одна из основных причин дефицита состоит в сокращении парка вагонов на сети ОАО «РЖД» в результате массового списания в 2014–2016 годах. Другими факторами стали рост перевозок угля в 2017–2018 годах на фоне высоких цен на международных рынках, увеличение числа отцепок в TOP и дефицит запасных частей, в первую очередь цельнокатаных колес.

Впервые с 2014 года закупки вагонов превысили их списание в 2017 году, причем основную часть производимого подвижного состава составили инновационные вагоны. В 2018 году ситуация изменилась: заметно снизилось производство инновационного подвижного состава. Доля инновационных вагонов в производстве составила 39% против 62% в 2017 году. Так, АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод», выпустившее в 2017 году 13,6 тыс. инновационных вагонов, с сентября 2018 года временно прекратило их выпуск по причине высокой загрузки предприятий заказами на типовые вагоны. АО «Алтайвагон» также временно приостановило выпуск инновационных вагонов после прекращения действия лицензии на инновационную тележку для вагонов в марте 2018 года. В результате в конце 2018 года крупные заказы на инновационные вагоны выполняло только ПАО «НПК ОВК»<sup>14</sup>.

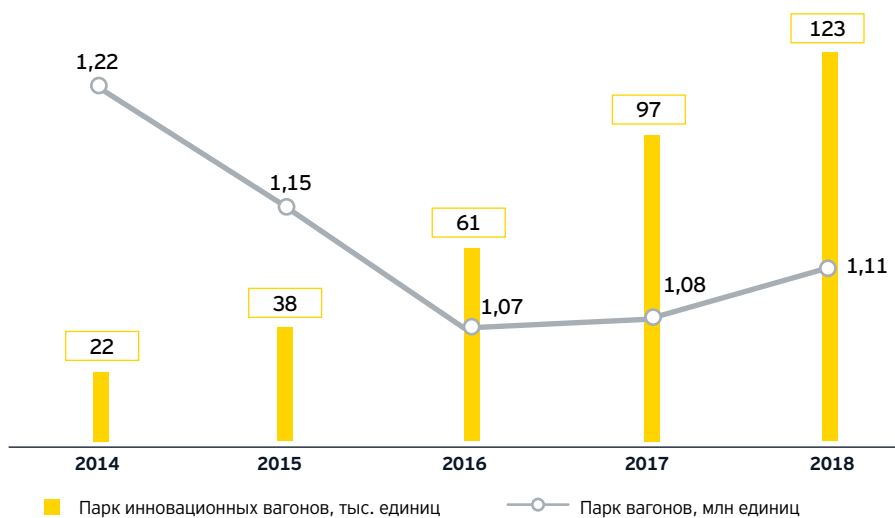
В 2018 году сменился лидер железнодорожных операторов по погрузке: АО «ПГК» заняло первое место, сместив АО «ФГК». Одна из причин – возврат 27,2 тыс. вагонов собственности ООО «Модум-Транс» (ранее – ООО «УВЗ-Логистик») из аренды АО «ФГК» в ноябре 2017 года<sup>15</sup>. Заметно нарастили перевозки АО «СУЭК» (на 27%) и АО «Восток1520» (на 32%).

### Динамика средних ставок аренды и цен на вагоны\*



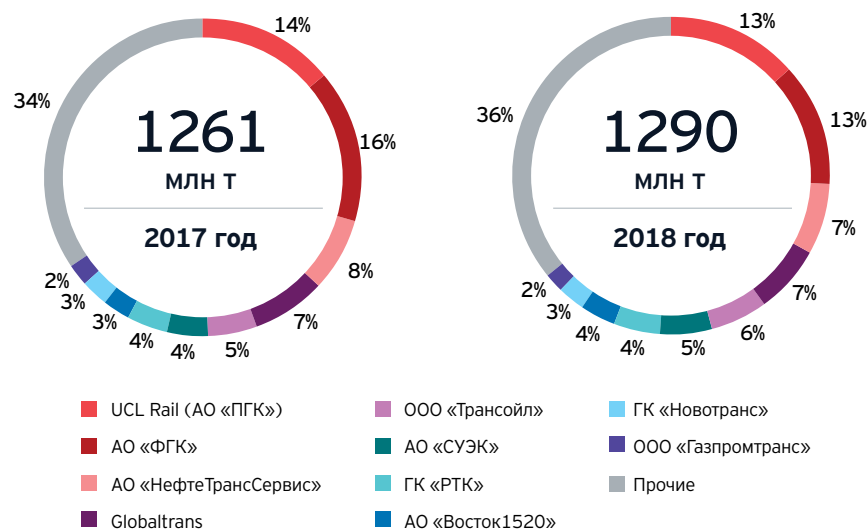
Источники: журнал «Рынок подвижного состава», ПАО «НПК ОВК», INFOLine, анализ EY.  
\* Данные указаны по состоянию на конец каждого года.

### Парк вагонов и парк инновационных вагонов России в 2014–2018 годах



Источники: журнал «Рынок подвижного состава», INFOLine.

### Крупнейшие железнодорожные операторы РФ по итогам 2017 и 2018 годов, % от суммарного объема перевозки грузов на сети ОАО «РЖД»



Источники: INFOLine, ОАО «РЖД», данные компаний, анализ EY.

<sup>14</sup> <https://www.uniwagon.com/>

<sup>15</sup> <https://ru.railfgk.ru/about/history/2017-god/>



## Перевозки автомобильным транспортом

В 2018 году объем автомобильных перевозок вырос на 2,6%, а грузооборот – на 1,6%. В качестве основных драйверов можно выделить розничную торговлю, развитие электронной коммерции и рост перевозок сельскохозяйственных грузов.

На коммерческие перевозки приходится лишь треть объема перевезенных грузов и более половины грузооборота. Причина – в более высокой средней дальности коммерческих перевозок. Так, по данным Росстата, в 2017 году доля коммерческих перевозок в пригородном сообщении составила 17%, в междугородном – 30%, а в международном – 97%<sup>16</sup>.

В 2018 году увеличились перевозки экспортных грузов в направлении стран ЕС, и в то же время снизился импорт на данном направлении.

Снижение импорта наблюдается на протяжении последних пяти лет (за исключением 2017 года) и вызвано введением ограничительных мер рядом стран в отношении России.

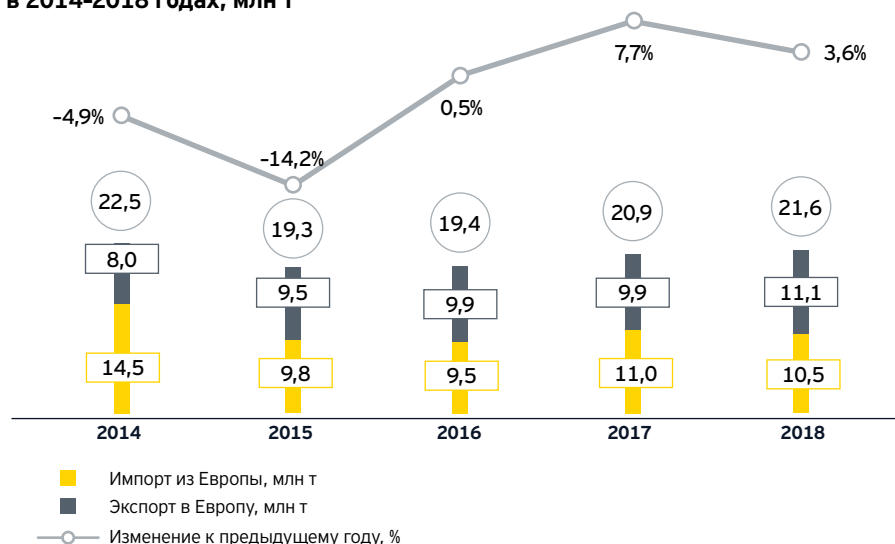
Одна из трудностей работы российских перевозчиков на европейском рынке состоит в высоком возрасте парка грузовых автотранспортных средств: существуют ограничения на перевозку грузов автомобилями классом ниже «Евро-5», а в ряде городов запрещено движение автомобилей классом ниже «Евро-6». В 2013–2016 годах наблюдалось повышение среднего возраста российского парка грузовых автомобилей. Их продажи снизились в 2,5 раза в период с 2012 по 2015 год и незначительно увеличились в 2016 году<sup>17</sup>. Одна из причин снижения продаж – увеличение стоимости новых автомобилей под влиянием ослабления курса рубля.

### Перевозка грузов и грузооборот автомобильного транспорта в РФ в 2014–2018 годах



Источники: Росстат, анализ EY.

### Объем перевозки грузов автомобильным транспортом между Европой и Россией в 2014–2018 годах, млн т



Источник: Eurostat.

В 2017 году ситуация с продажами улучшилась. Число проданных автомобилей выросло в 1,5 раза<sup>18</sup>, что было вызвано реализацией отложенного спроса прошлых лет, в результате чего доля автомобилей возрастом до пяти лет в структуре грузовых автомобилей России увеличилась с 19,6% до 20,8%. Однако в 2018 году темпы роста продаж снизились по сравнению с 2017 годом: увеличение продаж составило 3%<sup>19</sup>.

На фоне усложнения работы с европейскими странами автотранспортные компании находят возможности для раз-

вития в условиях переориентации грузовых потоков в направлении азиатских стран, в первую очередь Китая. Для поддержки данного направления Правительства России и Китая в июне 2018 года подписали Соглашение о международном автомобильном сообщении<sup>20</sup>. Ранее доставка грузов перевозчиком между Россией и Китаем была возможна только по заранее согласованному маршруту и только в приграничной зоне, а с января 2019 года, согласно подписанному соглашению, предусматривается возможность паритетного свободного движения перевозчиков по территории

<sup>16</sup> Росстат, статистический сборник «Транспорт в России 2018». Без учета субъектов малого предпринимательства.

<sup>17</sup> <https://www.autostat.ru/news/28682/>

<sup>18</sup> <https://www.autostat.ru/news/32764/>

<sup>19</sup> <https://www.autostat.ru/news/37453/>

<sup>20</sup> <https://www.mintrans.ru/press-center/news/8796>

Китай и России при выполнении ряда условий. Из негативных последствий нового порядка перевозок можно выделить повышение конкуренции со стороны китайских перевозчиков.

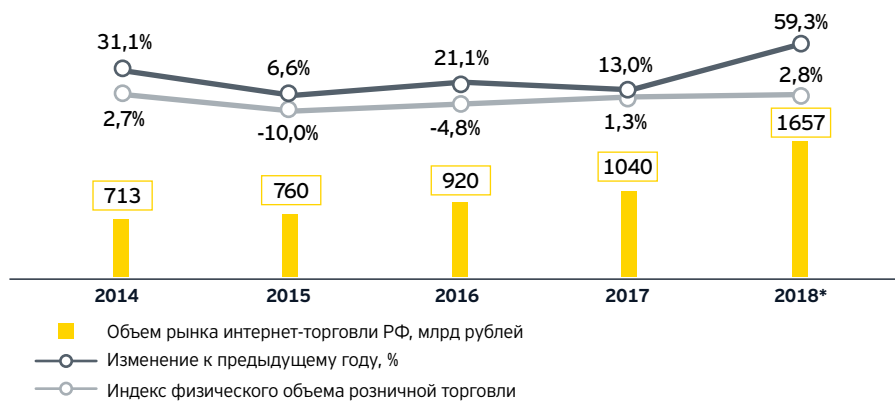
Крупным источником генерации автомобильного грузопотока из Китая в Россию является интернет-торговля, которая в 2018 году увеличилась в 1,6 раза и на протяжении последних нескольких лет показывает двузначные темпы роста. Она является основным драйвером развития перевозок сборных грузов, доля которых в структуре перевозок автомобильным транспортом растет на протяжении длительного времени. При перевозке сборных грузов автотранспорт занимает выигрышную позицию в сравнении с другими видами транспорта по причине его большей клиентоориентированности, более гибкого тарифообразования и высокой скорости доставки грузов. Помимо этого, использование автотранспорта позволяет выполнять доставку груза без смены вида транспорта.

## Одним из главных трендов рынка автомобильных грузоперевозок является цифровизация и внедрение новых технологий.

В частности, это достигается путем ввода новых систем контроля перевозчиков со стороны государства.

В конце 2015 года Росавтодором была введена система взимания платы «Платон» в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам федерального значения со стороны грузовых автотранспортных средств массой более 12 т<sup>21</sup>. По состоянию на май

### Динамика объема рынка интернет-торговли и индекса физического объема розничной торговли России в 2014–2018 годах



Источники: АКИТ, Росстат.

\* В 2018 году изменилась методология расчета.

2019 года в системе зарегистрировано более миллиона автомобилей, а в дорожный фонд за время работы системы собрано около 74 млрд рублей<sup>22</sup>.

После запуска системы плата за проезд была установлена в размере 1,53 рубля за км<sup>23</sup>. Затем, в апреле 2017 года, плата увеличилась до 1,9 рубля за км<sup>24</sup>. Следующее увеличение до 2,04 рубля за км произошло в июле 2019 года<sup>25</sup>, однако фактическая нагрузка на перевозчиков возросла уже в январе 2019 года: прекратило свое действие правило, согласно которому сумма, уплаченная в систему «Платон», вычиталась из транспортного налога<sup>26</sup>.

С 2016 года разрабатывается автоматизированная система весогабаритного контроля движения транспортных средств на федеральных трассах (АСВГК) с целью снижения ущерба дорогам от проезда перегруженных грузовых автомобилей.

На протяжении последних нескольких лет проходит разработка и тестирование электронных навигационных пломб, использование которых призвано повысить эффективность транзитных перевозок. Пломбирование может повысить сохранность груза на пути следования и снизить время простоя груза при прохождении таможенных процедур<sup>27</sup>.

Данные меры государства в совокупности с ростом цен на дизельное топливо (по данным Росстата рост за 2018 год составил около 16%<sup>28</sup>) увеличивают издержки, многие мелкие игроки вынуждены уходить с рынка, что приводит к увеличению консолидации отрасли.

На рынке автомобильных перевозок работают различные по структуре, масштабу и виду оказываемых услуг компании. Одни являются частью компаний розничной торговли и входят в крупные промышленные и аграрные холдинги. Другие представляют собой транспортно-логистических операторов, часть из которых специализируются на перевозке сборных или комплектных грузов. Третьи оказывают комплексные логистические услуги: 3PL и 4PL.

По данным информационного ресурса СПАРК, крупнейшей компанией рынка автомобильных грузоперевозок по объему выручки по итогам 2018 года является ГК «Деловые Линии» (включает в себя ООО «Деловые Линии» и ООО «ДЛ-Транс», собственный автопарк группы насчитывает 4 тыс. единиц<sup>29</sup>). Далее следуют ООО «Сельта» (ПАО «Магнит») и ООО «Агро-Авто» (X5 Retail Group), располагающие автопарком в 5902<sup>30</sup> и 3830<sup>31</sup> единиц соответственно по состоянию на конец 2018 года.

<sup>21</sup> <http://platon.ru/ru/>

<sup>22</sup> <http://platon.ru/ru/front-page/15-05-2019/10827/>

<sup>23</sup> Постановление Правительства РФ от 03.11.2015 N 1191.

<sup>24</sup> Постановление Правительства РФ от 24.03.2017 N 330.

<sup>25</sup> Постановление Правительства РФ от 29.06.2019 N 843.

<sup>26</sup> Федеральный закон от 03.07.2016 N 249-ФЗ (ред. от 30.09.2017).

<sup>27</sup> <https://aoglonass.ru/novosti/novosti-ao/elektronnoj-plombe-na-osnove-tehnologij-ao-glonass-tri-goda/>

<sup>28</sup> [http://www.gks.ru/bgd/free/B04\\_03/IssWWW.exe/Stg/d04/18.htm](http://www.gks.ru/bgd/free/B04_03/IssWWW.exe/Stg/d04/18.htm)

<sup>29</sup> <https://www.dellin.ru/company/>

<sup>30</sup> Годовой отчет ПАО «Магнит» за 2018 год.

<sup>31</sup> X5 Retail Group Annual Report 2018.



## Перевалка в морских портах

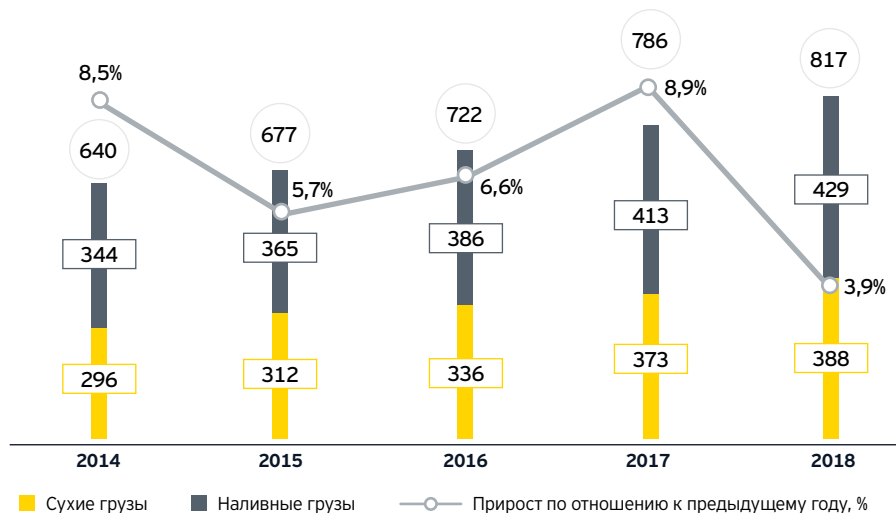
В 2018 году объем перевалки грузов в морских портах России вырос на 3,9% по сравнению с 2017 годом. Рост был обеспечен увеличением объемов перевалки сжиженного газа на 57%, грузов в контейнерах на 11% и зерна на 16%. Положительная динамика российской стивидорной отрасли наблюдается с конца 1990-х годов, и в период с 2014 года объем перевалки в российских морских портах увеличился на 28%<sup>34</sup>.

Основным драйвером роста перевалки является увеличение экспорта сырьевых грузов. Доля экспортно-импортных и транзитных грузов по итогам 2018 года составила 89%. При этом наблюдается тенденция к увеличению перевалки каботажных грузов: их доля в структуре грузооборота с 2014 по 2018 год возросла с 8% до 11% главным образом в результате увеличения объемов каботажных перевозок арктической нефти.

Одним из дополнительных факторов роста перевалки в морских портах России является сокращение транзита экспортных грузов через порты стран Балтии и Украины. Так, транзит российских грузов через порты данных стран в период с 2011 года снизился со 104 млн т до 46 млн т, данные грузы были переключены в порты Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов<sup>35</sup>.

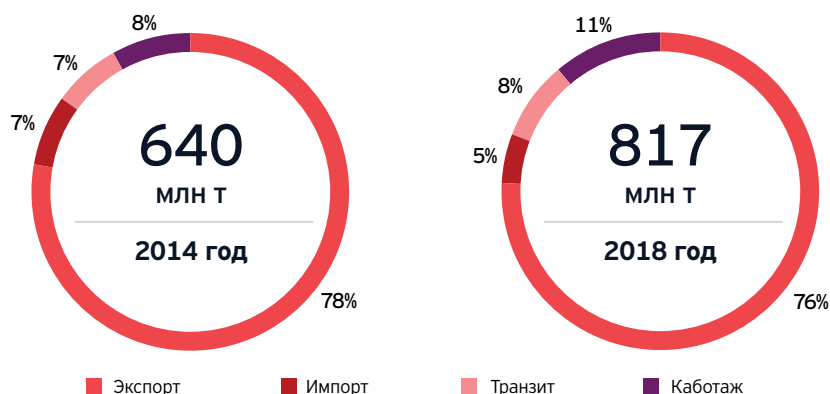
Особенность работы морских портов в РФ состоит в неравномерности распределения по видам транспорта, которыми груз отправляется<sup>36</sup> из порта и прибывает<sup>37</sup> в него. В 2018 году 83% грузов было доставлено в порты по железной дороге и трубопроводам, а при отправлении груза из порта в 43% случаев использовался автомобильный транспорт, в 36% – морские суда. Причина – в товарной структуре грузов. Прибывают в порт в основном экспортные товары – нефть, нефтепродукты и уголь, а отправляются импортные (в основном контейнеры) и каботажные (главным образом нефть) грузы.

Объемы перевалки грузов в портах РФ в 2014–2018 годах, млн т



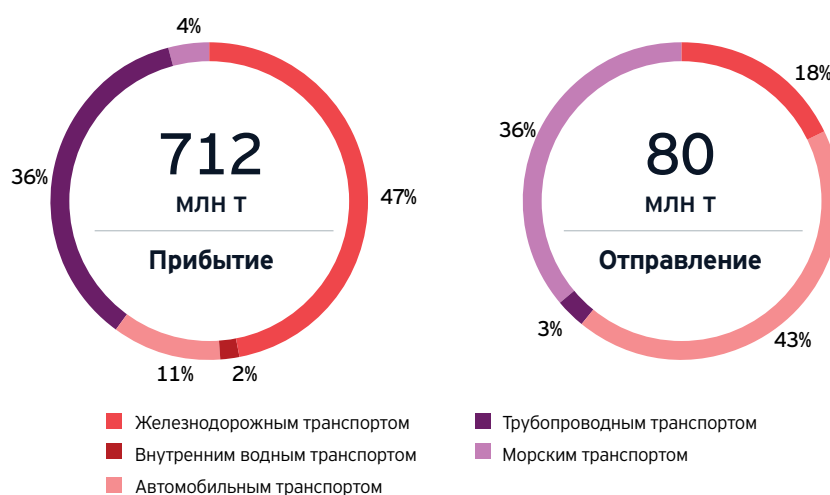
Источник: АСОП.

Структура перевалки грузов в портах РФ по направлениям следования, %



Источник: АСОП.

Прибытие грузов в морские порты России для отправления морем и отправление грузов, прибывших морем, из морских портов России по видам транспорта в 2018 году, млн т



Источник: АСОП.

<sup>34</sup> <http://www.morport.com/rus/content/statistika>

<sup>35</sup> <http://morcenter.ru/analytics>

<sup>36</sup> Груз, прибывший морем.

<sup>37</sup> Груз, отправляемый морем.

## Изменение перевалки в 2018 году по некоторым видам грузов по бассейнам

	Арктический бассейн	Балтийский бассейн	Азово-Черноморский бассейн	Дальне-восточный бассейн	Всего*
Уголь и кокс	<b>19,3</b> млн т ▲ +12,2%	<b>39,4</b> млн т ▲ +0,1%	<b>11,5</b> млн т ▼ -2,3%	<b>91,1</b> млн т ▲ +5,7%	<b>161,4</b> млн т ▲ +4,4%
Зерно		<b>1,7</b> млн т ▲ +37,2%	<b>52,3</b> млн т ▲ +15,4%	<b>0,2</b> млн т ▲ +90,2%	<b>55,8</b> млн т ▲ +16,5%
Нефтепродукты	<b>4,4</b> млн т ▼ -3,1%	<b>66,4</b> млн т ▲ +6,8%	<b>59,2</b> млн т ▼ -1,9%	<b>15,1</b> млн т ▲ +3,7%	<b>145,1</b> млн т ▲ +2,4%
Удобрения	<b>3,6</b> млн т ▲ +6,7%	<b>11,4</b> млн т ▼ -2,7%	<b>2,6</b> млн т ▲ +4,2%		<b>17,8</b> млн т ▲ +0,1%
Нефть	<b>48,8</b> млн т ▲ +23,9%	<b>66,9</b> млн т ▼ -13,6%	<b>89,1</b> млн т ▲ +3,3%	<b>48,5</b> млн т ▲ +0,6%	<b>255,3</b> млн т ▲ +1,2%
Грузы в контейнерах	<b>2,2</b> млн т ▲ +11,7%	<b>27,8</b> млн т ▲ +12,2%	<b>8,6</b> млн т ▲ +5,7%	<b>15,0</b> млн т ▲ +12,4%	<b>53,6</b> млн т ▲ +11,1%
Сжиженный газ	<b>8,3</b> млн т	<b>2,4</b> млн т ▲ +12,5%	<b>1,0</b> млн т ▲ +20,8%	<b>11,4</b> млн т ▼ -1,0%	<b>23,2</b> млн т ▲ +56,9%

Источник: АО «Морцентр-ТЭК».

\* С учетом Каспийского бассейна.

В российской стивидорной отрасли распределение грузов по географическому критерию не является равномерным ввиду особенностей расположения производственных мощностей и рынков сбыта. Большая часть угля переваливается в портах Дальнего Востока, грузы в контейнерах и минеральные удобрения – в основном в балтийских портах, зерно и металлы – в портах Азово-Черноморского бассейна.

В 2018 году произошел умеренный рост перевалки в Дальневосточном (на 4,5%, до 200,5 млн т), Азово-Черноморском (на 0,9%, до 272,2 млн т) и Каспийском (на 23,1%, до 4,8 млн т) бассейнах<sup>38</sup>.

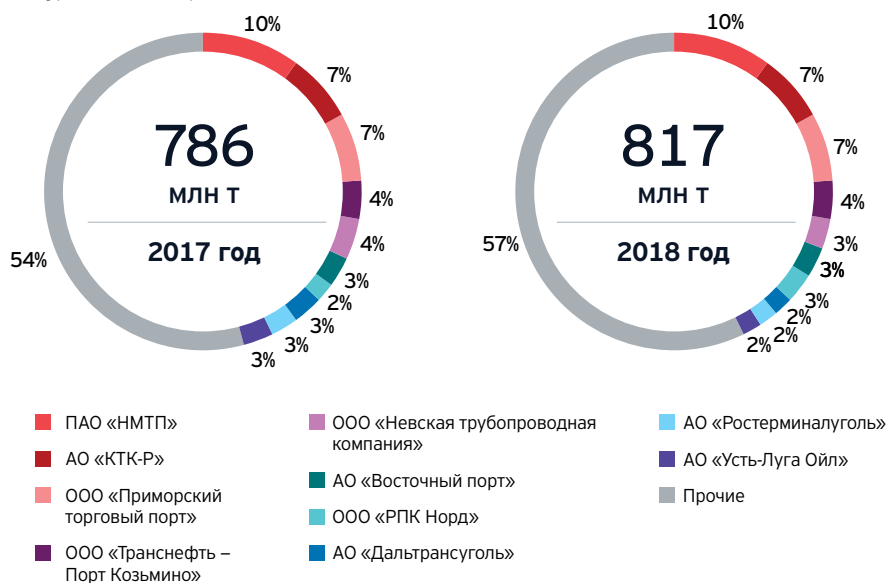
Объем перевалки грузов в портах Балтийского бассейна незначительно снизился (на 0,5%, до 246,3 млн т), основное снижение наблюдалось в сегменте перевалки нефти (на 14%).

## Наибольший прирост перевалки в 2018 году наблюдался на терминалах Арктического бассейна (26%), а в период с 2015 года грузооборот по бассейну увеличился более чем в 2,5 раза<sup>39</sup>.

Столь значительные темпы роста вызваны рядом факторов:

- ▶ Произошло увеличение перевалки СПГ в результате строительства завода ОАО «Ямал СПГ» мощностью 17,4 млн т, расположенного рядом с портом Сабетта (первая очередь была запущена в декабре 2017 года, вторая и третья – в 2018 году, запуск четвертой очереди ожидается в конце 2019 года)<sup>40</sup>. Перевалка СПГ в 2018 году в порту Сабетта составила 8,3 млн т (в 2017 году было отгружено 200 тыс. т).

### Структура перевалки грузов в морских портах России по компаниям по итогам 2017 и 2018 годов, % от суммарного объема перевалки грузов в натуральном выражении



Источники: АО «Морцентр-ТЭК», данные компаний, анализ ЕУ.

- ▶ Увеличились объемы перевалки нефти с Новопортовского месторождения через терминал «Ворота Арктики» (ООО «Газпромнефть-Ямал»), запущенного в 2016 году, до 7,1 млн т в 2018 году<sup>41</sup>.

- ▶ Выросла рейдовая перевалка арктической нефти в порту Мурманск с целью сокращения плеча, на котором используются суда с высоким ледовым классом. Так, в 2016 году было введено в эксплуатацию плавающее нефтехранилище «Умба» (ООО «РПК Норд», перевалка в 2018 году – 21 млн т), а в начале 2018 года началась перевалка нефти через танкер-накопитель «Кола» (ООО «ЛК Волга», перевалка в 2018 году – 13 млн т). В результате значительная часть нефти, добываемой в Арктике, переваливается в портах арктического бассейна до трех раз.

Всего в результате строительства и реконструкции портовой инфраструктуры мощности морских портов России в 2018 году увеличились на 36,3 млн т в год (основной прирост дал упомянутый запуск второй и третьей очередей проекта ОАО «Ямал СПГ»)<sup>42</sup>.

Из 10 крупнейших стивидорных компаний по итогам 2018 года шесть занимаются перевалкой нефти и нефтепродуктов, три оперируют специализированными угольными терминалами, и одна является компанией-оператором терминалов по перевалке грузов различной номенклатуры. Их доля в структуре перевалки в портах России незначительно снизилась по сравнению с предыдущим годом и составила 43%.

Наибольший прирост перевалки был достигнут на терминале АО «КТК-Р» (на 11%, до 61 млн т), занимающегося перевалкой казахстанской нефти в порту Новороссийск, и на рейдовом перевалочном комплексе ООО «РПК Норд» (на 21%, до 21 млн т). Умеренный рост грузооборота наблюдался на угольных терминалах: АО «Восточный порт» увеличило перевалку на 4,3%, до 24 млн т, АО «Дальтрансуголь» – на 3,2%, до 20 млн т. На терминале АО «Ростерминалуголь» перевалка снизилась на 20% по причине проведения работ по замене одного из двух вагоноопрокидывателей.

<sup>38</sup> <http://www.morport.com/rus/content/statistika>

<sup>39</sup> <http://www.morport.com/rus/content/statistika>

<sup>40</sup> <http://www.novatek.ru/ru/business/yamal-Ing/>

<sup>41</sup> <https://www.gazprom-neft.ru/press-center/news/2740460/>

<sup>42</sup> [http://www.morflot.ru/ob\\_agentstve/koordinatsionnye\\_i\\_soveschatelnye\\_organizatsii/kollegia\\_agentstva/zasedaniya/f3167.html](http://www.morflot.ru/ob_agentstve/koordinatsionnye_i_soveschatelnye_organizatsii/kollegia_agentstva/zasedaniya/f3167.html)

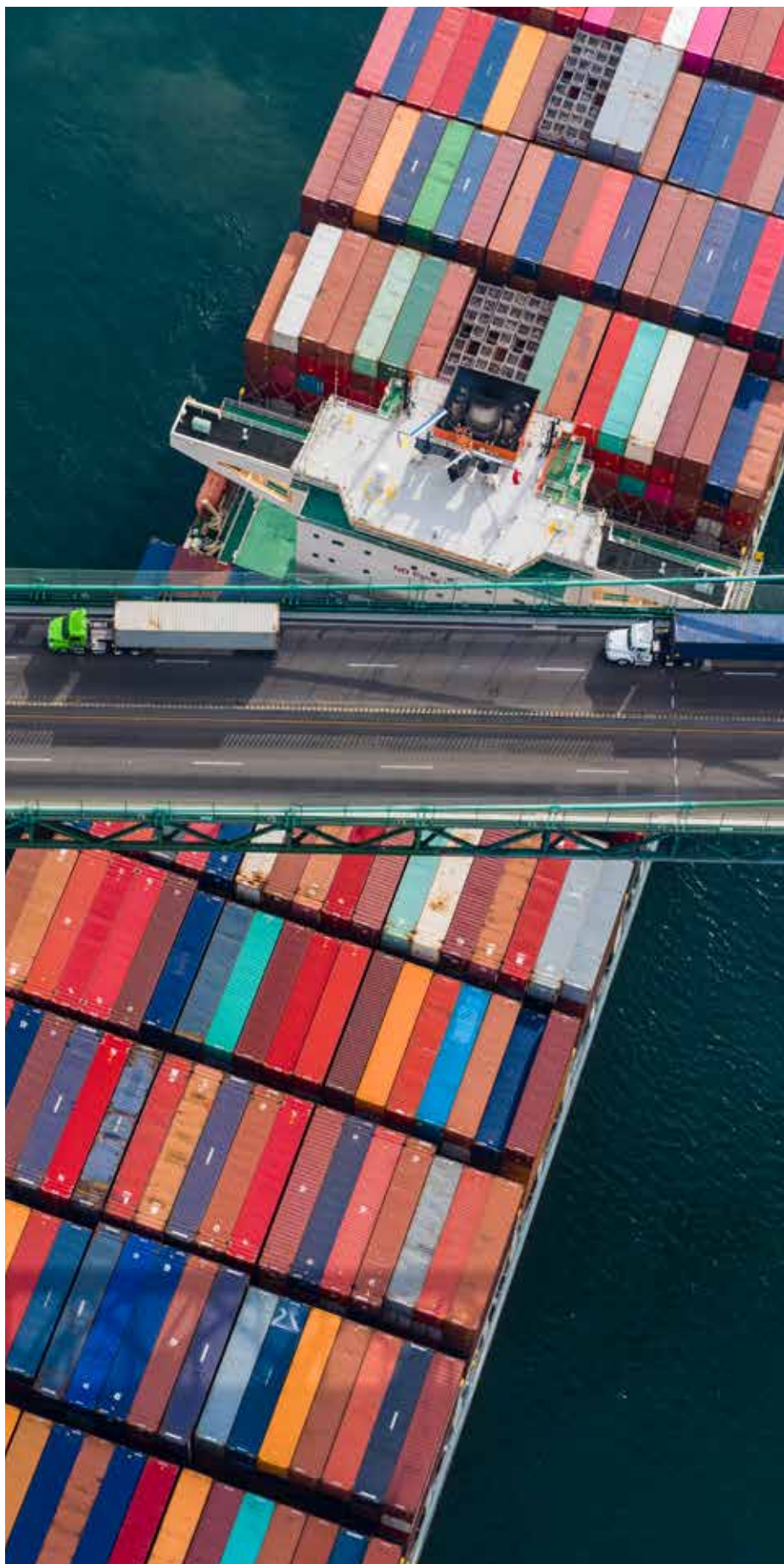
---

Большинство стивидоров, занимающихся перевалкой нефти и нефтепродуктов, ухудшили показатели по сравнению с 2017 годом.

---

Так, ООО «Приморский торговый порт» снизило перевалку на 7%, до 54 млн т, ООО «Транснефть – Порт Козьмино» – на 4%, до 30 млн т, ООО «Невская трубопроводная компания» – на 15% до 28 млн т. Перевалка ПАО «НМТП» и АО «Усть-Луга Ойл» по итогам 2018 года практически не изменилась.

В 2018 году сменилась структура собственников ПАО «НМТП»: в сентябре ПАО «Транснефть» приобрело 50% уставного капитала компании Omirico Limited, под косвенным контролем которой находилось 50,1% акций ПАО «НМТП»<sup>43</sup>. В результате сделки эффективная доля ПАО «Транснефть» в ПАО «НМТП» увеличилась с 37% до 63%, вследствие чего оно получило контроль над ПАО «НМТП». Другой крупной сделкой прошлого года стала продажа 30,75% акций оператора контейнерных терминалов Global Ports Группе «Дело»<sup>44</sup>.



<sup>43</sup> Отчетность ПАО «Транснефть» по МСФО за 2018 год.

<sup>44</sup> Годовой отчет Global Ports за 2018 год.

# Уголь

## Резкое изменение конъюнктуры мировых рынков угля

В 2018 году прирост мировой добычи угля составил 4,3%, а мировое потребление увеличилось лишь на 1,4%<sup>45</sup>.

Крупнейшим мировым производителем и импортером является Китай, производящий 46% и потребляющий более половины угля в мире. Причина в высокой доле угольной генерации: около 70% электроэнергии в Китае вырабатывается из угля<sup>46</sup>.

Российская угольная отрасль характеризуется высокой степенью консолидации: доля трех крупнейших компаний в угледобыче составляет более 40%. Основные игроки представляют собой вертикально интегрированные холдинги, владеющие наиболее крупными морскими терминалами по перевалке угля. Начиная с 2015 года наблюдался устойчивый рост добычи и экспорта российского угля, причем темпы роста экспорта превышали темпы роста добычи. Так, в 2015–2018 годах объем экспорта российского каменного угля вырос на 35%, в то время как добыча увеличилась на 17%.

В результате увеличения экспорта и поставок угля на внутренний рынок в 2018 году был зафиксирован рост перевозок и перевалки угля (перевалка в морских портах России выросла на 4,4%, объем погрузки на железнодорожном транспорте – на 4,6%). Положительная динамика наблюдалась на протяжении последних десяти лет.

Однако в конце 2018 – начале 2019 года спрос на импортный уголь в странах Атлантического региона снизился. В Европе спрос на уголь уменьшился по причине теплой погоды в зимний период и избытка угля на складах. Кроме того, Европа продолжает сокращать размеры угольной генерации и следовать национальным ограничениям на объемы выбросов. В результате к концу июня 2019 года стоимость российского энергетического угля на европейском рынке упала до минимального за последние три года значения в 47 долларов США за тонну (на условиях FOB Рига).



### Крупнейшие страны-производители и экспортеры угля в 2018 году

	Производство, млн т	Доля в мировом производстве		Экспорт, млн т	Доля в мировом экспорте
Китай	3683	46%	Индонезия	429	30%
Индия	765	10%	Австралия	386	27%
США	685	9%	<b>Россия</b>	<b>210</b>	<b>14%</b>
Индонезия	549	7%	США	105	7%
Австралия	485	6%	Колумбия	87	6%
<b>Россия</b>	<b>439</b>	<b>5%</b>	ЮАР	80	6%

Источники: BP Statistical Review of World Energy 2019, BMI Research, BPS Statistics Indonesia, Department of Industry, Innovation and Science, Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), ЦДУ ТЭК, ФТС РФ, анализ EY.

### Крупнейшие производители и экспортеры угля в России в 2018 году



Источники: данные компаний, ЦДУ ТЭК, ФТС России, анализ EY.

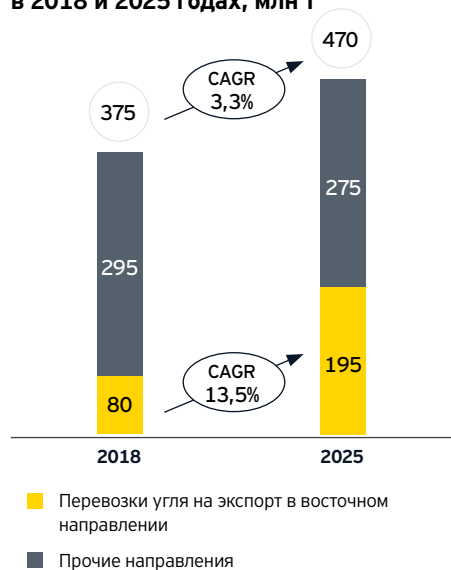
<sup>45</sup> BP Statistical Review of World Energy 2019, в тоннах нефтяного эквивалента.

<sup>46</sup> National Bureau of Statistics of China.



В среднесрочной перспективе ожидается рост транспортировки и перевалки угля с переориентацией грузовых потоков на растущие рынки Азиатско-Тихоокеанского региона на фоне реализации программы развития Восточного полигона, а также строительства новых угольных терминалов на Дальнем Востоке.

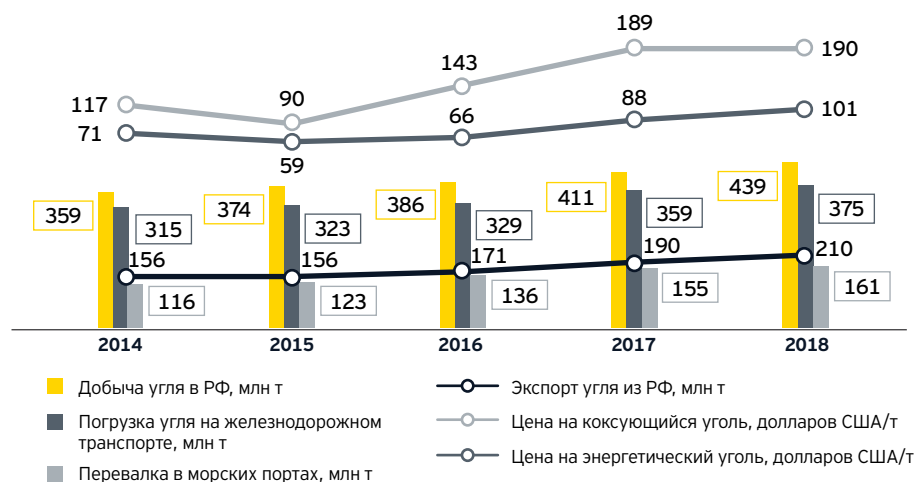
#### Структура погрузки угля на железнодорожном транспорте в 2018 и 2025 годах, млн т



Источники: ДПР ОАО «РЖД» до 2025 года, ОАО «РЖД», анализ EY.

Ожидается, что к 2025 году объем транспортировки российского угля в восточном направлении увеличится до 195 млн т.

#### Динамика добычи, экспорта, погрузки на железнодорожном транспорте и перевалки угля в России в 2014–2018 годах, млн т



Источники: ЦДУ ТЭК, ФТС РФ, ОАО «РЖД», АО «Морцентр-ТЭК», BMI Research.

#### Крупнейшие импортеры угля из России в 2018 году\*

Страна	Объем экспорта российского угля (млн т)	Темп прироста экспорта российского угля в 2018 году (%)
Южная Корея	29,2	12%
Китай	27,6	8%
Япония	18,3	4%
Украина	14,2	53%
Германия	13,8	42%
Польша	13,3	74%

Источник: статистика внешней торговли по данным ФТС России.

\* Включает коды товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД) 2701, 2702.

# Нефть и нефтепродукты

## Рост добычи в 2018 году в результате увеличения квоты ОПЕК+

В 2018 году мировая добыча нефтяного сырья увеличилась на 2%. Больше всего нарастить добычу удалось США и Канаде, не входящим в соглашение ОПЕК+. Россия нарастила добычу на 1,6% за счет увеличения квоты по добыче нефти в рамках июньского соглашения ОПЕК+. В результате был установлен рекорд за весь постсоветский период: добыча составила 556 млн т. Увеличение экспорта за тот же период оказалось незначительным.

Перевалка нефти и нефтепродуктов в 2018 году в российских морских портах выросла менее чем на 2%. Прирост был обеспечен увеличением рейдовой перевалки арктической и сахалинской нефти, ростом перевалки нефтепродуктов на терминалах ООО «ПТП» в результате окончания реализации проекта «Север-25» и увеличением транзита казахстанской нефти через терминал АО «КТК-Р» в Новороссийске.

На железной дороге погрузка нефти и нефтепродуктов выросла на 0,4%. Положительное влияние оказало перефилирование части нефтепроводов ПАО «Транснефть» в нефтепродуктопроводы, в результате чего ряд грузоотправителей был вынужден транспортировать нефть железнодорожным транспортом, а также переход груза с внутреннего водного транспорта в результате действия тарифных скидок ОАО «РЖД» на направлениях, дублирующих водные маршруты.

Однако в предыдущие годы наблюдалась негативная тенденция: в период с 2014 года погрузка нефти и нефтепродуктов на железнодорожном транспорте снизилась на 8%. Снижение было вызвано переходом грузов на трубопроводный и внутренний водный транспорт, а также снижением выпуска мазута – груза, для которого железная дорога является основным способом транспортировки. Так, с 2014 года выпуск последнего сократился примерно на 40%.



## Крупнейшие страны по добыче нефти\*\* и экспорту нефти и нефтепродуктов в 2018 году

	Добыча нефти**, млн т	Доля в мировом производстве
США	669	15%
Саудовская Аравия	578	13%
<b>Россия</b>	<b>563</b>	<b>12%</b>
Канада	255	6%
Ирак	226	5%

	Экспорт нефти и нефтепродуктов, млн т	Доля в мировом экспорте
Саудовская Аравия	424	12%
<b>Россия*</b>	<b>410</b>	<b>12%</b>
США	345	10%
Канада	224	6%
Ирак	209	6%

Источники: BP Statistical Review of World Energy 2019, ФТС РФ.

\* По данным BP Statistical Review of World Energy 2019, экспорт нефти и нефтепродуктов в 2018 году в РФ составил 449 млн т, по данному показателю Россия занимает первое место в мире.

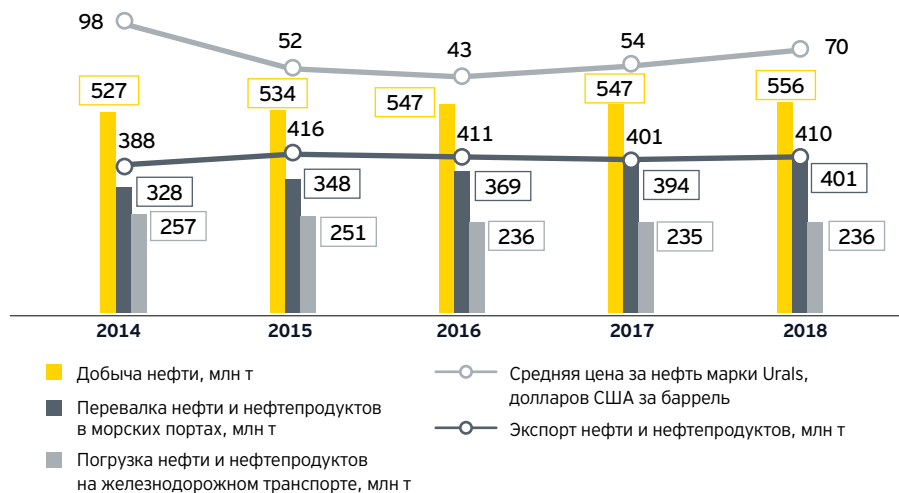
\*\* С учетом газового конденсата и прочих жидких углеводородов.

## Крупнейшие компании по добыче нефти и газового конденсата, перевалке нефти и нефтепродуктов в РФ в 2018 году, %



Источники: Минэнерго РФ, АСОП, данные компаний, анализ EY.

**Динамика добычи и экспорта нефти, погрузки на железнодорожном транспорте и перевалки нефти и нефтепродуктов в РФ в 2014-2018 годах, млн т**



Источники: ЦДУ ТЭК, ФТС РФ, ОАО «РЖД», АО «Морцентр-ТЭК», BMI Research.

В среднесрочной перспективе ожидается снижение перевозок нефти и нефтепродуктов по железной дороге.

Ожидается переход нефтеналивных грузов с железнодорожного транспорта на трубопроводный в результате ввода в эксплуатацию новых трубопроводов ПАО «Транснефть». Также продолжится сокращение производства мазута в результате продолжающегося совершенствования государством налоговой и таможенно-тарифной политик в отношении нефтегазовой отрасли.

**Реализация некоторых проектов ПАО «Транснефть» в 2016-2019 годах**

- 2016** **15 млн т**  
Проект «Север-15»
- 32 млн т**  
Ввод в эксплуатацию нефтепровода «Заполярье – Пурпе»
- 8,6 млн т**  
Ввод в эксплуатацию нефтепровода «Куюмба – Тайшет»
- 2017** **6 млн т**  
Проект «ЮГ», 1 и 2 этапы
- 30 млн т\***  
Увеличение пропускной способности нефтепровода «Сковородино – Мохэ»
- 2018** **25 млн т\***  
Проект «Север-25»
- 14 млн т\***  
Расширение пропускной способности магистрального нефтепровода для поставки нефти на НПЗ АО «ТАНЕКО»
- 2019** **80 млн т\***  
Увеличение пропускной способности трубопроводной системы ВСТО-I
- 50 млн т\***  
Увеличение пропускной способности трубопроводной системы ВСТО-II
- 8 млн т**  
Ввод в эксплуатацию нефтепровода-отвода «ВСТО – Комсомольский НПЗ»

Источник: ПАО «Транснефть».  
\* Пропускная способность нефтепровода с учетом ранее существовавших мощностей.

**Крупнейшие импортеры нефти и нефтепродуктов из России в 2018 году\***

**Нефтепродукты**

Страна	Объем экспорта нефтепродуктов, млн т	Темп прироста экспорта нефтепродуктов в 2018 году, %
Нидерланды	<b>26,8</b> млн т	<b>-11%</b>
Мальта	<b>10,2</b> млн т	<b>36%</b>
Турция	<b>9,5</b> млн т	<b>16%</b>

**Нефть**

Страна	Объем экспорта нефти, млн т	Темп прироста экспорта нефти в 2018 году, %
Китай	<b>67</b> млн т	<b>27%</b>
Нидерланды	<b>42,2</b> млн т	<b>-10%</b>
Германия	<b>23,3</b> млн т	<b>-4%</b>

Источник: статистика внешней торговли по данным ФТС России.

\* Включает коды товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД) 2709, 2710.

# Минеральные удобрения

## Умеренный рост спроса на фоне роста производства продукции АПК

Объем мирового производства минеральных удобрений в 2017 году составил 278,5 млн т (в пересчете на содержание действующего вещества), что незначительно выше показателя 2016 года.

Центры производства калийных удобрений находятся в районах добычи сырья, а фосфорных и азотных – распределены в районах потребления. Так, крупнейшим мировым производителем калийных удобрений является Канада, обладающая также крупнейшими в мире запасами калийной руды. В то же время, крупнейшими производителями азотных и фосфорных удобрений являются страны азиатского региона (Китай и Индия) и страны Северной Америки (США).

Особенности расположения мощностей по производству минеральных удобрений обуславливают их товаропотоки на мировом рынке. В частности, доля экспорта калийных удобрений составляет более 65% от объема их мирового производства, в то время как аналогичный показатель для азотных и фосфорных удобрений составляет 30–40% в зависимости от вида.

Россия занимает третье место в мировом рейтинге по мощностям производства минеральных удобрений<sup>47</sup>. Физический объем произведенных минеральных удобрений в 2018 году в России составил 49,3 млн т (22,9 млн т в пересчете на действующее вещество). При этом основная доля этого объема (69%) была направлена на экспорт.



### Крупнейшие производители и экспортеры минеральных удобрений в 2017 году

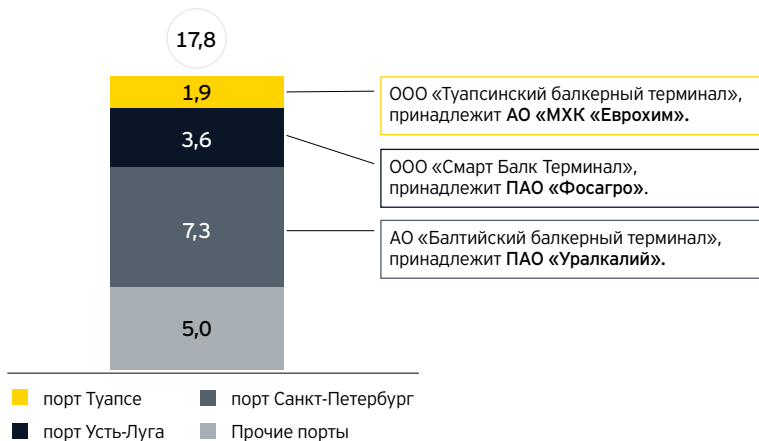
	Производство, млн т*	Доля в мировом производстве по типам удобрений			
		Всего	Азотные	Фосфорные	Калийные
Китай	58	21%	23%	24%	12%
США	24	9%	7%	17%	1%
<b>Россия</b>	<b>23</b>	<b>8%</b>	<b>7%</b>	<b>5%</b>	<b>17%</b>
Индия	18	7%	9%	6%	0%
Канада	16	6%	2%	0,4%	24%

	Экспорт, млн т*	Доля в мировом экспорте по типам удобрений			
		Всего	Азотные	Фосфорные	Калийные
<b>Россия</b>	<b>17</b>	<b>15%</b>	<b>14%</b>	<b>11%</b>	<b>21%</b>
Канада	12	11%	2%	0,1%	32%
Китай	11	10%	11%	21%	0,6%
Белоруссия	7	7%	0,9%	0,5%	18%
США	5	4%	4%	10%	0,6%

\*В пересчете на содержание действующего вещества.

Источник: Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН (данные по состоянию на 22 августа 2019 года).

### Структура перевалки минеральных удобрений в портах России в 2018 году, млн т



Источники: АО «Морцентр-ТЭК», данные компаний, анализ ЕУ.

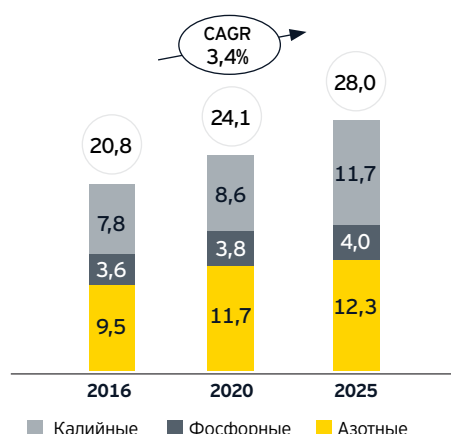
<sup>47</sup> По данным Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН..

Наибольшую долю в структуре производства в России занимают азотные удобрения (46%); калийные и фосфорные удобрения составляют 37% и 17% от общего производства соответственно<sup>48</sup>.

Российский рынок производства минеральных удобрений характеризуется высокой степенью консолидации – доля трех крупнейших компаний составляет более 70% производства. Крупнейшие российские терминалы по перевалке минеральных удобрений расположены в портах Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов и аффилированы с производителями минеральных удобрений.

В среднесрочной перспективе ожидается рост производства минеральных удобрений, в результате чего перевозки по железной дороге и перевалка в морских портах увеличатся.

#### Целевые показатели по развитию производства минеральных удобрений в России, млн т\*



\*Данные приведены в пересчете на действующее вещество.

Источник: План мероприятий по развитию производства минеральных удобрений на период до 2025 года.

#### Динамика производства, экспорта, погрузки на железнодорожном транспорте и перевалки минеральных удобрений в России в 2014-2018 годах, млн т



Источники: Росстат, ФТС РФ, ОАО «РЖД», АО «Морцентр-ТЭК».

#### Крупнейшие импортеры минеральных удобрений из России в 2018 году\*

Страна	Объем экспорта минеральных удобрений (млн т)	Темп прироста экспорта минеральных удобрений в 2018 году (%)
Бразилия	7,9	9%
США	4,2	36%
Китай	2,5	-25%
Эстония	1,6	44%
Финляндия	1,6	51%

Источник: статистика внешней торговли по данным ФТС России.

\* Включает коды товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД) 3102, 3103, 3104, 3105.

К 2025 году ожидается рост производства минеральных удобрений до уровня 28 млн т в пересчете на действующее вещество<sup>49</sup>. При этом не ожидается изменений в структуре производства различных видов удобрений. Планируемая доля экспорта составит 75% от объема производства.

<sup>48</sup> <https://fedstat.ru/indicator/57783>

<sup>49</sup> План мероприятий по развитию производства минеральных удобрений на период до 2025 года.

# Зерновые грузы

## Рекордные отгрузки на фоне роста мирового потребления

Начиная с 2014 года урожай зерновых в России стабильно составляет более 100 млн т. Показатели 2016 и 2017 годов оказались рекордными – урожай составил 117,7 и 131,3 млн т соответственно. В 2018 году погодные условия вылились в снижение урожайности – урожай оказался минимальным за последние три года (109,8 млн т).

Высокий уровень сбора привел к рекордным значениями перевалки зерновых грузов по всем направлениям. Так, экспорт зерновых в сезоне 2017/18 составил около 53 млн т (аналогичный показатель сезона 2016/17 – 36 млн т).

В первой половине сезона 2018/19 экспорт зерновых грузов составил около 29 млн т, что на 6% превышает аналогичный показатель прошлого сезона.

Перевозка зерна по железной дороге в экспортных направлениях в первой половине сезона 2018/19 незначительно превысила аналогичный показатель прошлого сезона (8,8 млн т) и составила 9 млн т.

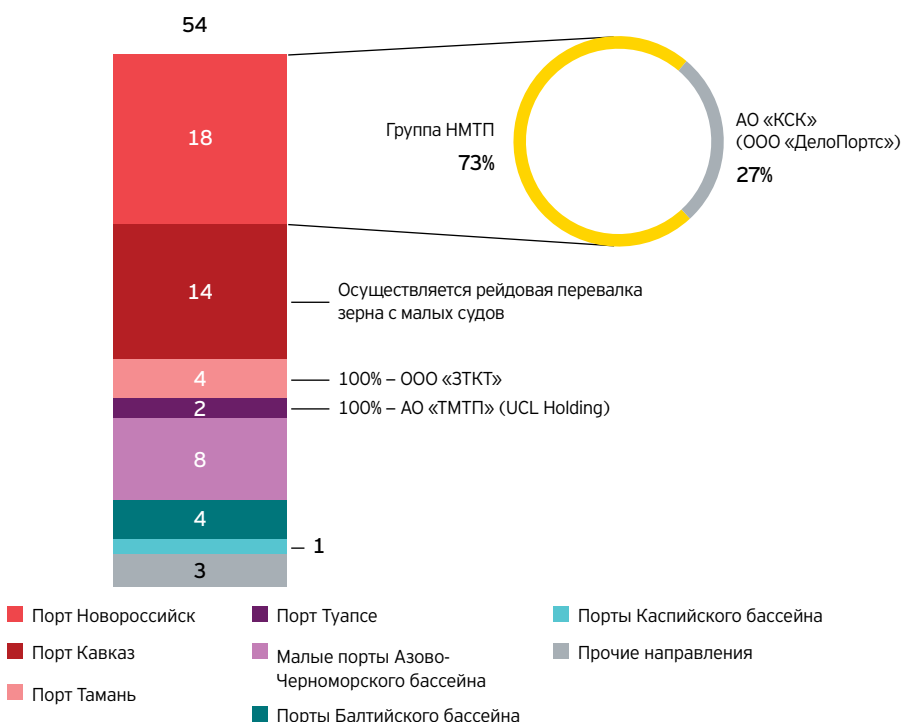


## Крупнейшие производители и экспортеры зерновых в сезоне 2017/18

	Производство, млн т	Доля в мировом производстве		Экспорт, млн т	Доля в мировом экспорте
Китай	549	20%	США	90	21%
США	438	16%	<b>Россия</b>	<b>53</b>	<b>13%</b>
ЕС	310	11%	Аргентина	43	10%
Индия	258	10%	Украина	40	10%
<b>Россия</b>	<b>131</b>	<b>5%</b>	Бразилия	33	8%

Источник: Система информационного обеспечения рынков сельскохозяйственной продукции (АМИС).

## Экспорт зерновых грузов из России в 2018 году, млн т



Источники: ФТС РФ, журнал «Агроинвестор», АО «Русагротранс», данные компаний, анализ ЕУ.

## Динамика сбора, экспорта, погрузки на железнодорожном транспорте и перевалки зерновых в России в 2014–2018 годах, млн т



Источники: Росстат, ФТС РФ, ОАО «РЖД», АО «Морцентр-ТЭК», BMI Research.

Экспорт пшеницы и меслина составляет более 75% общего экспорта зерновых из России. При этом больше половины груза экспортируется из Южного федерального округа РФ через порты Азово-Черноморского бассейна.

Согласно отчету, подготовленному Международным советом по зерну, по результатам сезона 2018/19 ожидается уменьшение объема экспорта зерновых из России<sup>50</sup> по сравнению с рекордным сезоном 2017/18. Одновременное сокращение производства зерновых приведет к уменьшению запасов более чем на треть.

На мировом уровне также ожидается сокращение запасов на 7% в сезоне 2018/19 – мировое потребление по прогнозам будет превышать производство второй сезон подряд.

Согласно федеральному проекту «Экспорт продукции АПК»<sup>51</sup>, продажи зерновых за рубеж к 2024 году планируется нарастить до 11,4 млрд долларов США – в 1,5 раза выше уровня 2017 года.

По данным Федеральной таможенной службы, уже в 2018 году на фоне рекордного урожая 2017 года, роста цен и физического объема экспорта, продажи зерновых из России достигли 10,4 млрд долларов США.

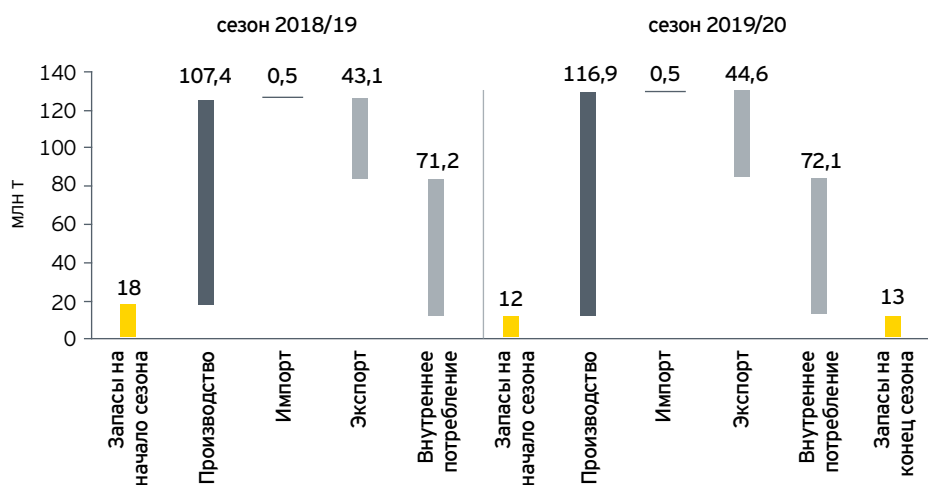
## Крупнейшие импортеры зерна из России в 2018 году\*

	Объем экспорта российского зерна	Темп прироста экспорта российского зерна в 2018 году
 Египет	9,6 млн т	22%
 Турция	6,8 млн т	36%
 Вьетнам	2,6 млн т	54%
 Иран	2,6 млн т	18%
 Судан	2,1 млн т	48%
 Саудовская Аравия	2,1 млн т	30%

Источник: статистика внешней торговли по данным ФТС России.

\* Включает коды товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД) 1001, 1002, 1003, 1004, 1005, 1006, 1007, 1008.

## Прогноз производства, потребления и экспорта зерновых в России



Источник: Международный совет по зерну.

<sup>50</sup> <https://www.igc.int>

<sup>51</sup> Федеральный проект «Экспорт продукции АПК» от 14.12.2018.

# Контейнерные перевозки

## Тренд на контейнеризацию

Железнодорожные контейнерные перевозки за 2018 год выросли на 14,3% по сравнению с результатами 2017 года и достигли 4,5 млн TEU\*.

В первом квартале 2019 года тенденция продолжилась – рост железнодорожных контейнерных перевозок за данный период составил 15,3% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года.

Основной драйвер роста рынка – международные перевозки. Так, в 2018 году объем железнодорожных контейнерных перевозок в транзитном направлении вырос на 33,5% (до уровня 557,2 тыс. TEU), в экспортном – на 16,9% (до уровня 1,1 млн TEU), в импортном – на 21,5% (до уровня 859,8 тыс. TEU)<sup>52</sup>.

Крупнейшим оператором контейнерных железнодорожных перевозок является ПАО «ТрансКонтейнер». Объем контейнерных перевозок с использованием вагонного и контейнерного парка компании за 2018 год вырос на 6,1% и составил 1,9 млн TEU главным образом за счет роста международных перевозок на 14,3% (+125 тыс. TEU к показателю 2017 года).

### Страны-лидеры по контейнерообороту по результатам 2017 года

Страна	Контейнерооборот, млн TEU	Доля в мировом обороте, %
Китай	213,7	31,2%
США	51,4	6,8%
Сингапур	33,6	4,5%
...	...	...
<b>Россия</b>	<b>4,6</b>	<b>0,6%</b>

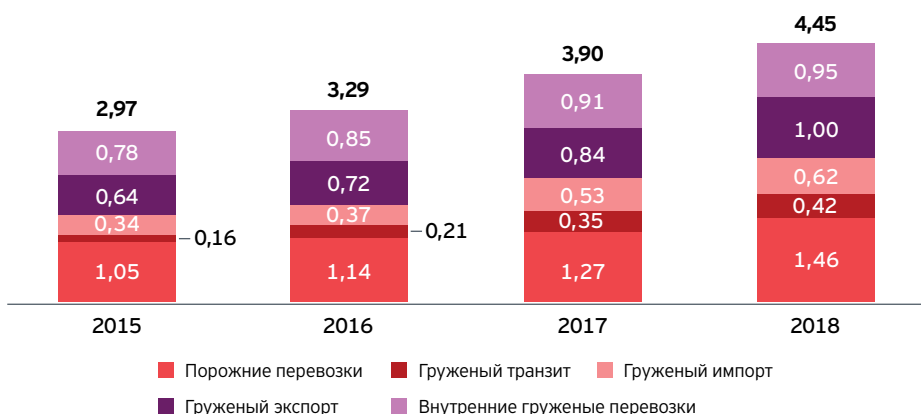
Источники: UNCTADstat, АО «Морцентр-ТЭК», анализ EY.

\* TEU – двадцатифутовый эквивалент.

<sup>52</sup> [http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE\\_ID=654&layer\\_id=4069&refererLayerId=3307&id=93032](http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3307&id=93032)

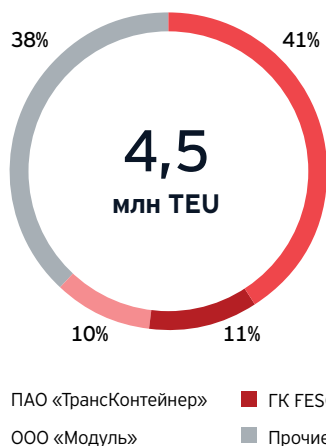


### Динамика перевозки контейнеров на сети ОАО «РЖД» в 2015–2018 годах, млн TEU



Источник: ОАО «РЖД».

### Крупнейшие операторы железнодорожных контейнерных перевозок в 2018 году, %

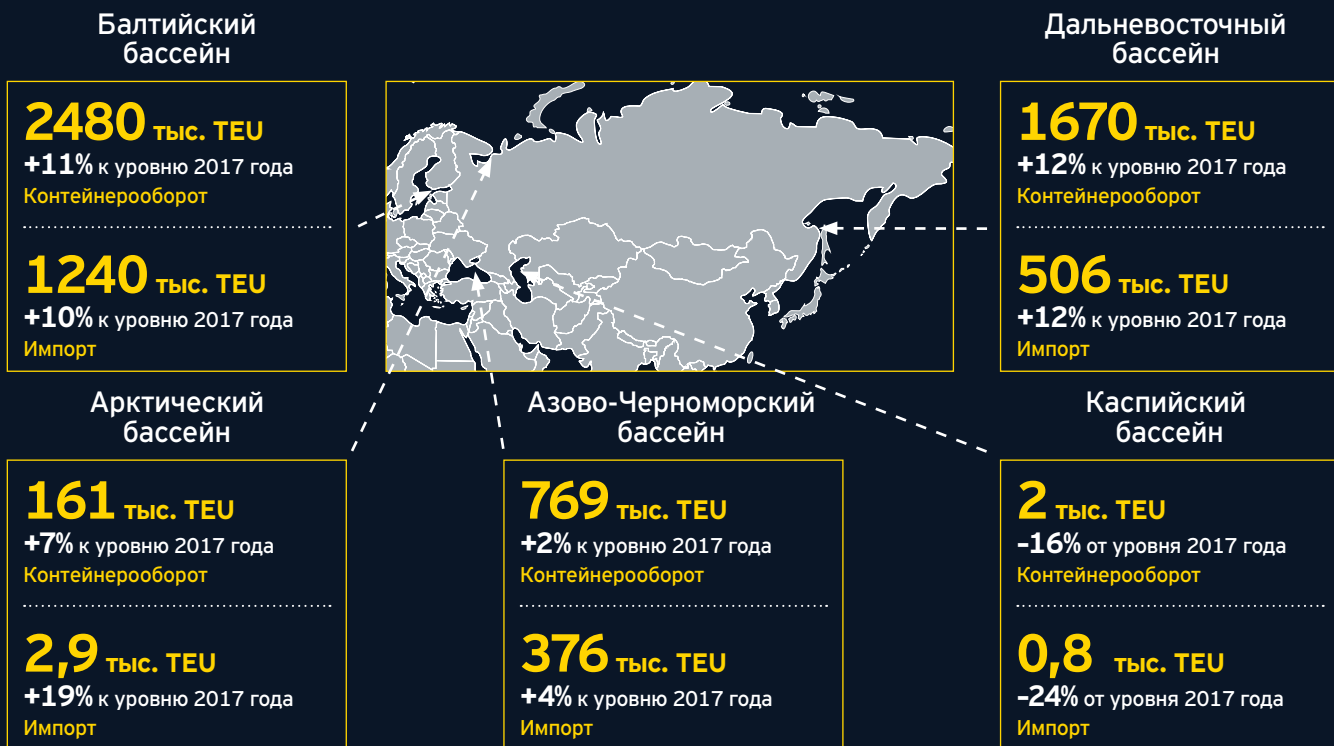


Источники: ОАО «РЖД», данные компаний, анализ EY.

К 2024 году планируется четырехкратное увеличение объема железнодорожных транзитных контейнерных перевозок, а также сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, в частности с Дальнего Востока до западной границы России до 7 дней.



## Импорт контейнеров и контейнерооборот российских морских портов в 2018 году



Источник: журнал «Морские порты», N1 2019.

Контейнерооборот морских портов России в 2018 году увеличился на 9,8% по сравнению с показателем 2017 года и составил 5,1 млн TEU.

При этом объем морских перевозок контейнеров в экспортном направлении вырос на 9,3%, до 2,1 млн TEU, в импортном направлении – на 9,4%, до 2,1 млн TEU. Объем экспорта и импорта в TEU практически одинаковые, однако за счет возврата порожних контейнеров от импортных поставок значительно различается доля груженого экспорта и груженого импорта. Так, в импорте груженые контейнеры составляют 94,8%, тогда как в экспорте – только 63,8%.

Основной объем перевалки контейнеров осуществляется в портах Балтийского бассейна, где наблюдается профицит терминальных мощностей.

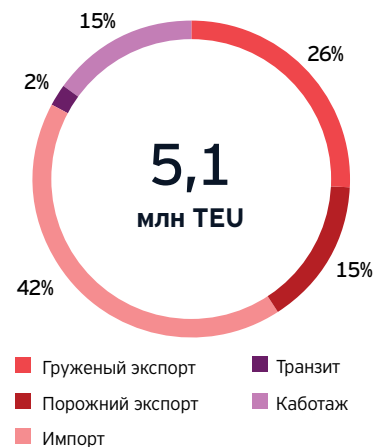
Однако наибольший рост контейнерооборота наблюдается через порты Дальнего Востока, что обусловлено ростом импорта из стран АТР и переориентацией грузовых потоков.

### Контейнерооборот портов России по итогам 2018 года, млн TEU



Источники: АО «Морцентр-ТЭК», анализ ЕУ.

### Перевалка контейнеров в портах РФ по направлениям в 2018 году, %



Источники: АО «Морцентр-ТЭК», данные компаний, анализ ЕУ.

# Перспективы дальнейшего развития отрасли

В 2019 году ожидается снижение темпов роста российской экономики. Согласно июньскому обзору Всемирного банка «Перспективы мировой экономики», прирост российского ВВП составит 1,2% (ранее прирост оценивался в 1,5%)<sup>53</sup>. Негативное влияние окажут снижение добычи нефти в рамках соглашения ОПЕК+ и увеличение ставки НДС. Прогноз Минэкономразвития России немного выше – министерство ожидает рост на уровне 1,3%. Прогнозы Банка России согласуются с данными значениями, регулятор ожидает прирост в размере 1,0-1,5%<sup>54</sup>. В последующие годы ожидается ускорение роста ВВП до 1,7% в 2020 году и 3,1% в 2021 году<sup>55</sup>.

По прогнозу Минэкономразвития, ключевым драйвером роста российской экономики с 2020 года может стать увеличение инвестиций в основной капитал.

Крупная доля инвестиций в основной капитал приходится на реализацию проектов по строительству и модернизации транспортной инфраструктуры. Вектор развития транспортной инфраструктуры задан в Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (далее – Комплексный план), утвержденном Правительством РФ в конце сентября 2018 года. Мероприятия Комплексного плана направлены на достижение целевых показателей, установленных Указом Президента РФ от мая 2018 года<sup>56</sup>. Согласно Комплексному плану, инвестиции в проекты транспортной отрасли в 2018–2024

годах превысят 6 трлн рублей, половина из которых поступит из внебюджетных источников.

Мероприятия Комплексного плана главным образом ориентированы на повышение коммуникации между центрами экономического роста и развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг».

Результаты проведенного опроса показали заинтересованность участников отрасли вопросами развития инфраструктуры. Большинство опрошенных считают, что снятие инфраструктурных ограничений (75%) и развитие железнодорожных транзитных маршрутов (63%)

могут стать драйверами роста отрасли грузоперевозок в среднесрочной перспективе. Меньшее количество респондентов указало в качестве возможных драйверов отрасли развитие Северного морского пути (38%), строительство и модернизацию автодорог на маршруте «Европа – Западный Китай» (13%) и реализацию прочих мер Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (25%).

Половина опрошенных в качестве возможных драйверов рынка выделила дополнительные меры государственной поддержки.

## Что, по Вашему мнению, может стать драйвером роста отрасли грузоперевозок в РФ в перспективе от трех до пяти лет?



Источник: опрос ЕУ.

<sup>53</sup> <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2019/06/04/global-growth-to-weaken-to-26-in-2019-substantial-risks-seen>

<sup>54</sup> <https://www.cbr.ru/press/keypr/>

<sup>55</sup> Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2024 года.

<sup>56</sup> Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года N 204.

Деятельность государства по стимулированию отрасли более подробно рассмотрена в разделе «Меры государственной поддержки и регулирования отрасли».

По мнению трети респондентов, положительные изменения в отрасли может дать введение онлайн-платформ на базе новых технологий, призванных объединить участников отрасли и потребителей. Причем 83% опрошенных ожидают введения таких платформ в краткосрочной и среднесрочной перспективе.

**Результаты проведенного опроса показали: большинство игроков в среднесрочной перспективе планируют решать задачи, связанные с развитием и расширением бизнеса.**

Более половины опрошенных на среднесрочную перспективу ставят задачи, связанные с приобретением новых основных средств (68%), созданием дополнительных сервисов (64%), расширением мощностей (64%), оптимизацией операционных затрат (59%), повышением качества оказываемых услуг (55%) и расширением географии деятельности компании (55%).



### Укажите, пожалуйста, внедрение каких технологий Вы ожидаете в краткосрочной и среднесрочной перспективе на своем участке деятельности?



Источник: опрос EY.

### Какие приоритетные стратегические задачи решала Ваша компания в 2018 году? Какие задачи ставятся на среднесрочную перспективу?



Источник: опрос EY.

■ Перспектива ■ 2018

## Перевозки железнодорожным транспортом

Существующие тренды рынка железнодорожных перевозок и актуальные планы развития участников отрасли позволяют прогнозировать увеличение объема погрузки грузов и грузооборота.

Так, в 2019–2020 годах ожидается умеренный рост объема погрузки на сети ОАО «РЖД» преимущественно за счет увеличения экспорта каменного угля, формируемого благоприятной рыночной конъюнктурой, и ограниченного роста экономики Российской Федерации.

В среднесрочной перспективе ожидается существенный рост грузовых железнодорожных перевозок в основном за счет роста погрузки российского угля в восточном направлении, в т. ч. на экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, до 195 млн т в 2025 году (без учета изолированных районов угледобычи).

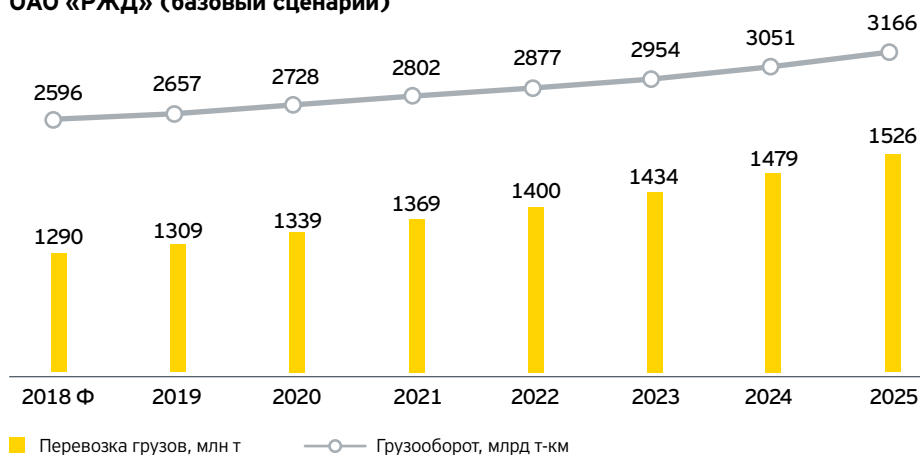
Такому росту будут способствовать:

- ▶ Реализация первого и второго этапов программы развития Восточного полигона.
- ▶ Развитие перевалочных портовых мощностей.
- ▶ Реализация инвестиционных проектов компаний угольной отрасли, направленных на увеличение добычи и обогащение угля.

В то же время потенциал роста объемов экспорта каменного угля в западном направлении существенно ограничен снижением потребления угля в странах ЕС и связанных с этим планов по развитию возобновляемых источников энергии.

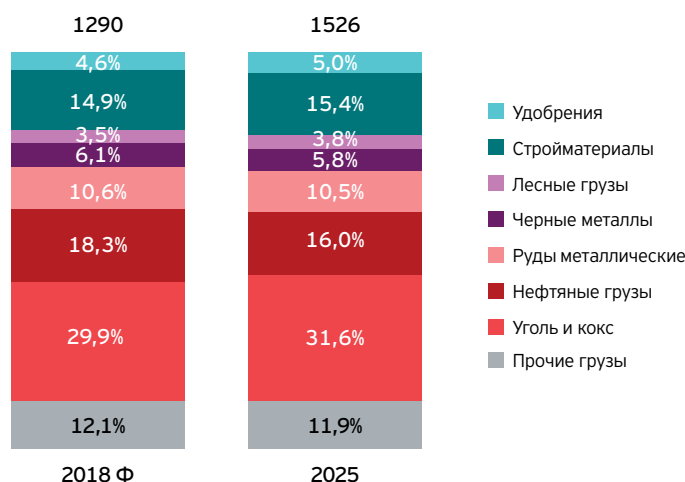
Объемы транспортировки нефти и нефтепродуктов, занимающих значительную долю в структуре грузовой базы ОАО «РЖД», в среднесрочной перспективе останутся стабильными с потенциалом к снижению из-за конкуренции со стороны трубопроводного транспорта.

### Прогноз перевозки грузов и грузооборота железнодорожного транспорта на сети ОАО «РЖД» (базовый сценарий)



Источники: ОАО «РЖД», Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года, анализ ЕУ.

### Структура погрузки грузов по всем видам сообщения, млн т (базовый сценарий)



Источники: ОАО «РЖД», Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года, анализ ЕУ.

Доли остальных категорий грузов в структуре грузовой базы в 2019–2025 годах существенно не изменятся. Одной из задач развития отрасли, зафиксированных в долгосрочной программе развития ОАО «РЖД»<sup>57</sup>, является увеличение контейнерного грузопотока. В рамках базового сценария прогнозируется увеличение объема транзитных перевозок контейнеров в 3,7 раза. При этом развитие контейнерных перевозок по всем направлениям может быть ограничено ввиду существующих сдерживающих факторов.

Предполагается, что приватизация сегмента контейнерных перевозок, в частности продажа ПАО «Транс-Контейнер», будет способствовать

росту объема перевозок. Средства, полученные от реализации активов, будут направлены ОАО «РЖД» на развитие инфраструктуры.

Ключевым фактором, обеспечивающим возможность значительного роста объемов погрузки, станет развитие железнодорожной инфраструктуры.

Условия для увеличения экспортных поставок угля в восточном направлении будут созданы в рамках реализации мероприятий по увеличению провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей (до 180 млн т к 2024 году). Транспортировка грузов будет осуществляться в направлении портов и пограничных переходов Дальнего Востока.

<sup>57</sup> Долгосрочная программа развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2019 г. N 466-р.

При этом развитие железнодорожной инфраструктуры позволит привлечь на железную дорогу грузопотоки, сформированные в новых районах угледобычи: в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Перспективная грузовая база, обеспеченная приростом добычи на основных месторождениях Восточного полигона, может составить к 2025 году до 144,5 млн т дополнительно к уровню 2012 года.

Развитию инфраструктуры Восточного полигона в части расширения сети скоростных железнодорожных перевозок будет способствовать реализация проекта «Трансиб за 7 суток»<sup>58</sup>.

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» до 2025 года включает дополнительно также следующие проекты, направленные на рост объема погрузки грузов:

- ▶ Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна. Реализуемые мероприятия позволят обеспечить перевозку грузов железнодорожным транспортом к портам Азово-Черноморского бассейна в объеме 125,1 млн т к 2020 году, а также оптимизировать работу Краснодарского железнодорожного узла.

- ▶ Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна. Цель проекта – освоение прогнозируемого роста объема перевозок грузов на ближних и дальних подходах к портам Северо-Западного бассейна в объеме до 165,7 млн т (+41,0 млн т) к 2025 году.
- ▶ Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги. Проект обеспечит к 2020 году перевозку грузов со строящейся железнодорожной линии Кызыл – Курагино в объеме до 15 млн т.

Следует отметить развитие практики применения концессий на российском рынке железнодорожной инфраструктуры. На сегодняшний день были подписаны несколько концессионных соглашений:

- ▶ Соглашение о строительстве Северного широтного хода. Реализация проекта создаст провозные способности для вывоза 23,9 млн т грузов с месторождений в северных районах Западной Сибири и позволит сократить протяженность транспортных маршрутов до портов Северо-Западного бассейна.

- ▶ Соглашение о строительстве железнодорожной ветки Кызыл – Курагино. Проект направлен на обеспечение вывоза угля с Элегестского угольного месторождения (до 15 млн т).
- ▶ Соглашение о строительстве железнодорожной инфраструктуры на Таманском полуострове. Реализация проекта позволит обеспечить возможность перевозки грузов в направлении существующих и перспективных перегрузочных терминалов ГК «ОТЭКО».

Достижению целевых показателей объемов погрузки грузов будет способствовать и реализация проекта по строительству путей необщего пользования – от Эльгинского угольного месторождения до станции Улак Дальневосточной железной дороги. Проект направлен на обеспечение вывоза коксующегося угля с месторождения в Южной Якутии в объеме 15 млн т.

Для обеспечения загрузки дополнительных мощностей железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» предлагает внедрить возможность заключения долгосрочных контрактов между грузоотправителями и перевозчиками с закреплением тарифов и объемов перевозок, в том числе тарифов ship-or-put и инвестиционных тарифов.



<sup>58</sup> Проект направлен на сокращение времени перевозок контейнеров с Дальнего Востока до западной границы России до 7 дней к 2024 году.

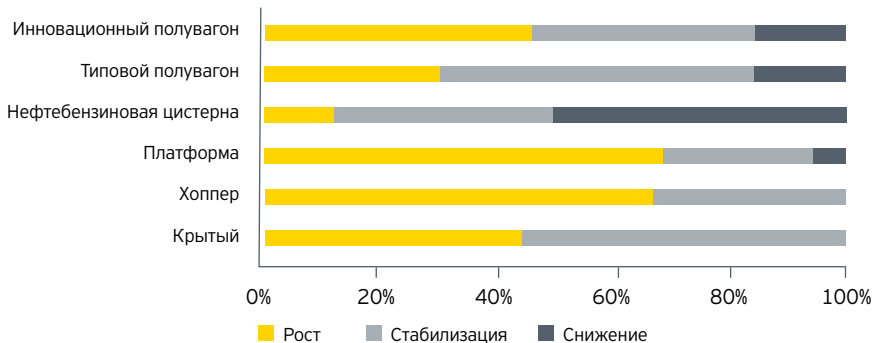
В долгосрочной программе развития ОАО «РЖД» до 2025 года закреплён принцип формирования тарифа на перевозки по формуле «инфляция минус 1». Для случаев изменения налогового законодательства создано допущение о возможности корректировки уровня тарифов.

На рынке аренды подвижного состава может произойти стабилизация ставок. Ожидается, что в 2019-2020 годах произойдет коррекция ставок аренды полувагонов, обусловленная сокращением дефицита на рынке. Ставки аренды цистерн для нефтеналивных грузов могут оставаться стабильными ввиду происходящего списания устаревшего подвижного состава и ограниченных планов по приобретению новых вагонов.

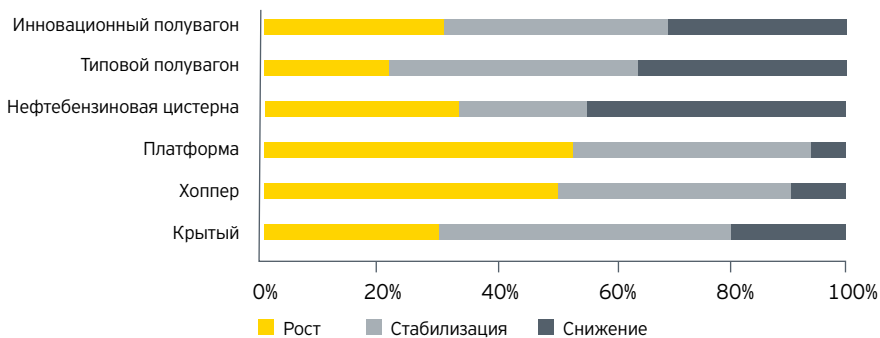
Среди новых направлений инвестиционной деятельности может быть отмечено участие ОАО «РЖД» в проектах, способствующих комплексному развитию транспортной инфраструктуры на ключевых внешнеторговых направлениях, в том числе в проекте строительства угольного терминала «Лавна» в морском порту Мурманск, а также в проекте создания нового специализированного порта на Дальневосточном побережье в бухте Суходол морского порта Владивосток. Реализация проектов позволит к 2022 году создать новые мощности по перевалке угля с объемом 18 млн т и 12 млн т в год соответственно. В числе инвесторов проектов – АО «РЖД-Инфраструктурные проекты».

## Ожидания участников рынка по дефициту вагонов, динамике ставок аренды и ценам на новые вагоны в краткосрочной перспективе

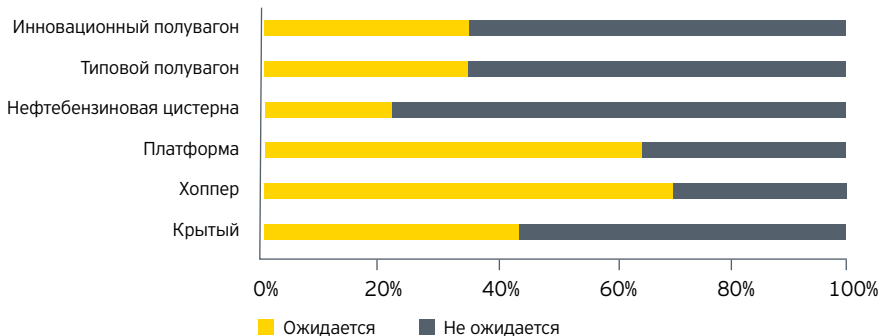
### Цена нового вагона



### Ставка аренды



### Дефицит



Источник: опрос ЕУ.



## Перевозки автомобильным транспортом



По прогнозам Минтранса России, до 2025 года показатели отрасли автомобильных грузоперевозок будут демонстрировать небольшую положительную динамику.

В прогнозном периоде ожидается рост объема транзитных перевозок через территорию Российской Федерации.

В соответствии с подготовленным проектом Стратегии развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, развитие автомобильных грузоперевозок будет определяться эффективностью мероприятий, направленных на решение ряда актуальных задач отрасли, в том числе:

- ▶ Повышением эффективности и качества услуг
- ▶ Повышением скорости доставки грузов
- ▶ Повышением конкурентоспособности российских компаний на международном рынке автомобильных перевозчиков
- ▶ Повышением транзитного потенциала страны

В 2019–2020 годах Минтранс России и Ространснадзор планируют разработать регламенты, направленные на минимизацию порожнего пробега автомобилей, уменьшение времени их простоя в погрузочно-разгрузочных пунктах и повышение использования грузоподъемности. В числе актуальных тенденций рынка, которые могут способствовать оптимизации автомобильных грузопе-

ревозок, может быть отмечено развитие перевозок сборных грузов (LTL).

Улучшению качества автомобильных перевозок будет способствовать развитие автоматизированных систем управления движением. В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусмотрено устройство 400 пунктов весогабаритного контроля на автомобильных дорогах федерального значения к 2021 году, а также размещение АСВГК на дорогах регионального и местного значения<sup>59</sup>.

Для развития международных перевозок и транзитного потенциала России планируется проведение мероприятий по расширению сотрудничества с зарубежными странами, в том числе странами ЕАЭС и Китаем. В 2018 году было подписано новое соглашение между правительствами РФ и КНР о международном автомобильном сообщении, предусматривающее благоприятные условия перемещения российских транспортных средств по территории Китая, а также возможность выполнения транзитных перевозок. Соглашение может способствовать дальнейшему увеличению грузооборота автомобильного транспорта в международном сообщении.

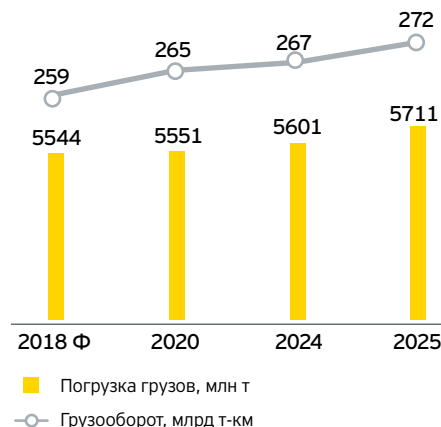
Важным условием сохранения конкурентоспособности на рынке международных автоперевозок для российских компаний является своевременное обновление автопарка.

В 2019–2020 годах Минтранс России планирует разработать предложения по механизмам государственной поддержки российских международных автоперевозчиков в обновлении и наращивании парка транспортных средств. К 2025 году ожидается сокращение среднего срока службы грузовых автомобилей до 8,5 лет (в 2016 году показатель составлял 10,5 лет).

На увеличение объемов перевозки грузов автомобильным транспортом окажет влияние развитие автодорожной инфраструктуры, в том числе реализация проектов Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года:

- ▶ Строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань в составе МТК

## Прогноз перевозки грузов и грузооборота автомобильного транспорта (базовый сценарий)



Источники: Росстат, проект Стратегии развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, анализ ЕУ.

«Европа – Западный Китай». Реализация проекта будет способствовать сокращению времени в пути между Москвой и Казанью с 12 до 6,5 часов.

- ▶ Строительство обхода г. Тольятти в составе МТК «Европа – Западный Китай». Обход позволит сократить время в пути между Москвой и Самарой с 16 до 8 часов<sup>60</sup>.
- ▶ Реконструкция автомобильных дорог на подъездах к морским портам. Пропускная способность участков будет составлять до 20 тыс. автомобилей в сутки.
- ▶ Создание мультимодальных транспортно-логистических центров.
- ▶ Развитие транспортных коммуникаций между административными центрами субъектов РФ.

Оптимизировать транзитные грузопотоки международных транспортных коридоров<sup>61</sup>, проходящих через территорию Московской области, позволит реализация проекта строительства ЦКАД.

В составе долгосрочных приоритетов Стратегии развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года можно дополнительно отметить задачи по дальнейшему сокращению теневого сектора рынка автодорожных перевозок и развитию интегрированной транспортно-технологической инфраструктуры.

<sup>59</sup> В соответствии с проектом паспорта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 16.07.2018.

<sup>60</sup> В случае реализации проекта по строительству скоростной автомобильной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань.

<sup>61</sup> МТК 2 (Лондон – Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород), МТК 9 (Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Киев – Юго-Восточная Европа), МТК «Север – Юг» и МТК «Хельсинки – Москва – Нижний Новгород».

## Перевозки внутренним водным транспортом



За последние пять лет объем перевозок по российским внутренним водным путям практически не изменился, и возможности его дальнейшего развития зависят от решения ряда задач. Главным образом данные задачи связаны со снятием инфраструктурных ограничений на внутренних водных путях и решением проблем старения флота.

Мероприятия по развитию инфраструктуры водных путей до 2024 года указаны в федеральном проекте «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Финансирование из федерального бюджета по данному проекту в 2019–2024 годах будет иметь два основных направления:

- ▶ Поддержание существующих параметров внутренних водных путей и гидротехнических сооружений.
- ▶ Реализация проектов «роста», призванных увеличить пропускную способность внутренних водных путей на 70 млн т за счет ликвидации «узких мест».

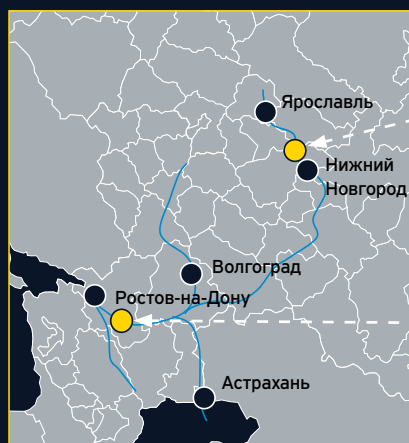
Большая часть прироста пропускной способности российских водных путей ожидается в результате строительства Нижегородского низконапорного гидроузла на Волге и Багаевского гидроузла на Дону. Ограничение пропускной способности в районах строительства данных гидроузлов обусловлено низкой глубиной судового хода: в отдельных местах она достигает 2,2–2,5 м (вместо

### Ежегодный прирост пропускной способности внутренних водных путей, млн т



Источники: Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, анализ ЕУ.

### Основные проекты по увеличению пропускной способности внутренних водных путей РФ до 2024 года



#### Нижегородский гидроузел

Год реализации **2021 год**  
Мощность **36,6 млн т**

#### Багаевский гидроузел

Год реализации **2020 год**  
Мощность **19 млн т**

Источник: Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

гарантированных 4 м). Сдача этих объектов позволит к 2021–2022 году сократить транспортные ограничения Единой глубоководной системы на участках общей протяженностью 3,3 тыс. км. Так, реализация проекта по строительству Багаевского гидроузла увеличит провозную способность путей на 19 млн т. Строительство Нижегородского гидроузла приведет к увеличению провозной способности на 36,6 млн т.

Пополнение российского флота в необходимом объеме сдерживается рядом факторов, среди которых высокая

капиталоемкость строительства судов, высокая стоимость кредитных ресурсов для судоходных компаний и длительные сроки окупаемости судов.

Для обновления речного флота разработан ряд мер, направленных на субсидирование отечественных транспортных компаний. В частности, Постановлением Правительства N 502 от 27 апреля 2017 года утверждены правила предоставления субсидий на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен сданных на утилизацию.



## Перевалка в морских портах

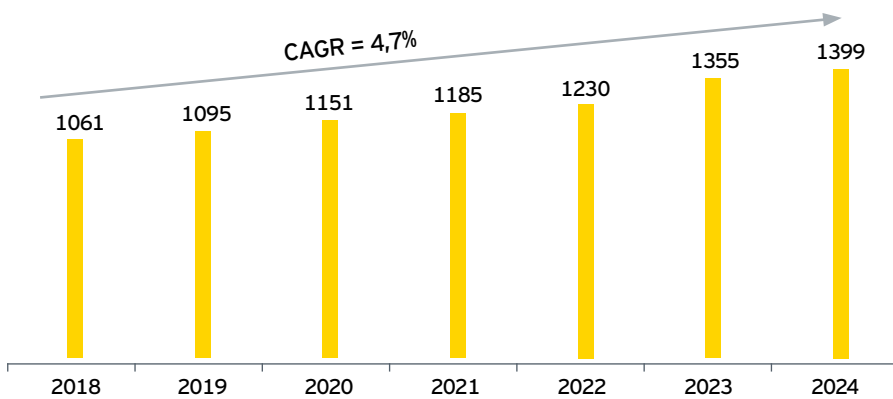
Российская отрасль стивидорных услуг на протяжении длительного времени демонстрирует опережающие темпы роста: в период с 2001 по 2018 год мощность российских морских портов увеличилась более чем в три раза, до 1061 млн т<sup>62</sup>. По прогнозам Минтранса, в 2019 году прирост мощностей составит 35,5 млн т<sup>63</sup>, а до 2024 года, согласно Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, мощности российских морских портов увеличатся на 338 млн т<sup>64</sup>.

Основное увеличение мощностей ожидается в результате строительства специализированных угольных терминалов на Дальнем Востоке, реализации инвестиционных проектов на участках Северного морского пути (в частности, ожидается реализация крупных СПГ-проектов) и развития порта Тамань.

Масштабное развитие портовой инфраструктуры вызвано увеличением грузопотоков на ряде направлений, в результате чего образовался недостаток портовых мощностей. Мы провели опрос участников рынка с целью определить направления и грузы, по которым ожидается дефицит и профицит портовых мощностей.

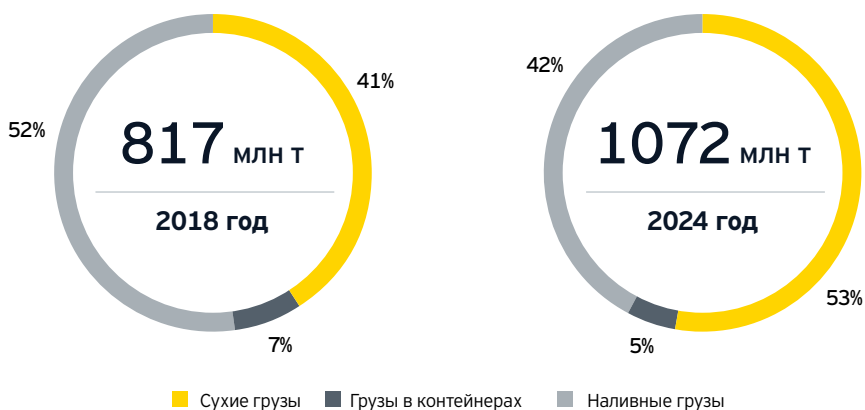
Согласно результатам опроса, наибольший дефицит мощностей ожидается в сегментах перевалки угля в Балтийском бассейне и зерновых грузов в Азово-Черноморском бассейне. На Дальнем Востоке может возникнуть

Прогноз перевалочных мощностей российских морских портов, млн т в год



Источники: Росморречфлот, Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, анализ EY.

Структура грузооборота российских морских портов в 2018 и 2024 годах, %



Источники: АО «Морцентр-ТЭК», доклад руководителя Росморречфлота Цветкова Ю. А. в рамках Транспортной недели - 2018.



<sup>62</sup> <http://www.morflot.ru/>

<sup>63</sup> Публичная декларация ключевых целей и приоритетных задач Министерства транспорта Российской Федерации на 2019 год.

<sup>64</sup> <http://government.ru/docs/34297/>

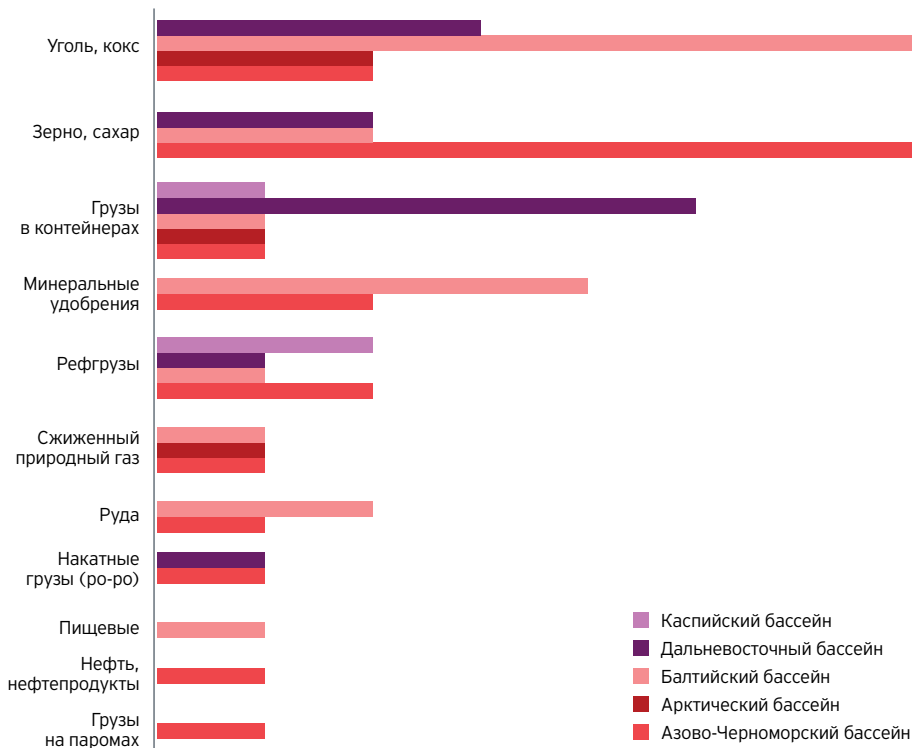
недостаток перевалочных мощностей в сегментах перевалки угля и грузов в контейнерах. На Балтике, помимо угля, есть вероятность дефицита терминалов по перевалке минеральных удобрений.

Однако по ряду грузов и направлений участники рынка указывают на избыток мощностей. Наибольшее число респондентов ожидает профицит в сегменте перевалки контейнеров в Балтийском бассейне. Также отмечается излишек мощностей по перевалке нефти и нефтепродуктов в Балтийском и Азово-Черноморском бассейнах. Данная тенденция находит свое отражение в снижении объема перевалки нефти рядом крупных стивидоров.

Для устранения дефицита мощностей участники рынка реализуют инвестиционные проекты по строительству и реконструкции портовых терминалов.

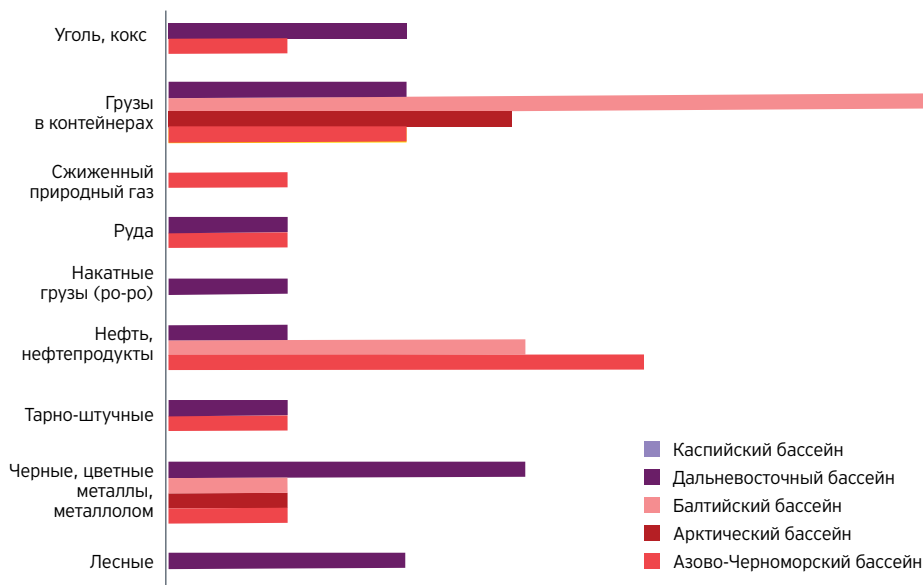
В октябре 2018 года Правительство РФ распорядилось заключить концессионное соглашение по строительству угольного терминала «Лавна» в морском порту Мурманск<sup>65</sup>. Концессионером выступает ООО «Морской торговый порт «Лавна», которое в декабре 2016 года приобрело государственное ПАО «ГТЛК». Далее, в апреле 2019 года, было подписано акционерное соглашение с пулом инвесторов концессии по строительству терминала «Лавна», а также договоры купли-продажи долей в проектной компании ООО «Морской торговый порт «Лавна»<sup>66</sup>. В результате структура собственников ООО «Морской торговый порт «Лавна» распределилась следующим образом: по 30% – у АО «Бизнесглобус» и АО «Центр Развития Портовой Инфраструктуры», 25% – у АО ХК «СДС-Уголь», 10% – АО «РЖД-Инфраструктурные Проекты» и 5% осталось у ПАО «ГТЛК»<sup>67</sup>. В настоящий момент ведется строительство угольного терминала мощностью 18 млн т в год (с выходом на плановую мощность в 2021 году). Однако некоторые участники рынка указывают на возможные сложности с привлечением грузовой базы в результате снижения спроса на уголь в ЕС.

### Грузы, по которым возможности по транспортировке или перевалке будут недостаточны для обслуживания потенциальных грузопотоков в среднесрочной перспективе (от трех до пяти лет)



Источник: опрос EY.

### Грузы, по которым возможности по транспортировке или перевалке будут избыточны для обслуживания потенциальных грузопотоков в среднесрочной перспективе (от трех до пяти лет)



Источник: опрос EY.

<sup>65</sup> <http://government.ru/docs/34194/>

<sup>66</sup> [https://www.gtlk.ru/press\\_room/news/item/Novosti/Подписано-акционерное-соглашение-по-строительству/](https://www.gtlk.ru/press_room/news/item/Novosti/Подписано-акционерное-соглашение-по-строительству/)

<sup>67</sup> <http://www.spark-interfax.ru/>

Модель порта «Лавна» может лечь в основу другого крупного проекта – сухогрузного района порта Тамань, где к 2024 году планируется создание терминалов по перевалке грузов различной номенклатуры проектной мощностью 66,9 млн т в год. На данный момент проект находится на стадии обсуждения и согласования. Планируется строительство двух угольных терминалов, зернового терминала, терминала по перевалке металлических грузов, терминала по перевалке минеральных удобрений и прочих.

Также крупные проекты в порту Тамань реализует АО «ОТЭКО»: ведется строительство Таманского терминала навалочных грузов на 35 млн т в год (20 млн т – уголь, по 5 млн т – сера, руда и минеральные удобрения)<sup>68</sup> и разрабатывается проект строительства Таманского зернового терминала мощностью 14,5 млн т в год.

На Дальнем Востоке прирост мощностей произойдет преимущественно за счет создания и развития терминалов для перевалки угля, на которые будет приходиться 103,5 млн т из 130,7 млн т запланированных к вводу к 2024 году мощностей<sup>69</sup>.

В бухте Мучке (порт Ванино) АО «ВТУ» (ООО «УК «Колмар») строит угольный терминал, мощность которого к 2024 году составит 24 млн т в год. Помимо этого, в порту Ванино идет разработка проекта по увеличению мощности терминала АО «Дальтрансуголь» (АО «СУЭК»). Проект реализуется в три этапа, он позволит увеличить мощность порта на 16 млн т к 2025 году. В порту Восточный на завершающей стадии находится строительство третьей очереди угольного терминала АО «Восточный порт» мощностью 17,2 млн т в год, в апреле 2019 года была осуществлена первая опытная погрузка судна в рамках испытаний под нагрузкой технологического оборудования<sup>70</sup>. Еще два крупных



угольных терминала – ООО «Порт «Вера» и ООО «Морской порт «Суходол» – строятся в акватории порта Владивосток (мыс Открытый и бухта Суходол соответственно), мощность первого к 2020 году может составить 2,2 млн т (на этапе полного развития – 20 млн т в год)<sup>71</sup>, проектная мощность второго к 2021 году составит 12 млн т в год.

Значительный рост мощностей ожидается в сегментах производства и перевалки сжиженного природного газа (СПГ). После успешного запуска ООО «Ямал СПГ», ПАО «НОВАТЭК» планирует реализацию «Арктик СПГ 2» – второго арктического проекта в порту

Сабетта мощностью 19,8 млн т в год. В марте 2019 года была закрыта сделка по продаже 10% ООО «Арктик СПГ 2» группе Total<sup>72</sup>, а в июне, в рамках ПМЭФ – 2019, были подписаны два договора купли-продажи с CNPC<sup>73</sup> и SINOOC<sup>74</sup> (по 10%). Запуск первой очереди ожидается в 2023 году<sup>75</sup>. Также планируется строительство двух комплексов по перевалке СПГ на Камчатке и в Мурманской области для уменьшения логистического плеча танкеров высокого ледового класса<sup>76</sup>.

На карте далее приведен перечень ключевых инвестиционных проектов, реализуемых в морских портах РФ.

<sup>68</sup> <https://gge.ru/press-center/projects/terminal-navalochnykh-gruzov-v-morskom-portu-taman/>

<sup>69</sup> <http://www.morvesti.ru/interview/detail.php?ID=76477>

<sup>70</sup> <http://www.vostport.ru/press-center/press-releases/detail.php?ID=2714>

<sup>71</sup> <http://portnews.ru/news/269799/>

<sup>72</sup> Отчетность ПАО «НОВАТЭК» по МСФО за первый квартал 2019 года.

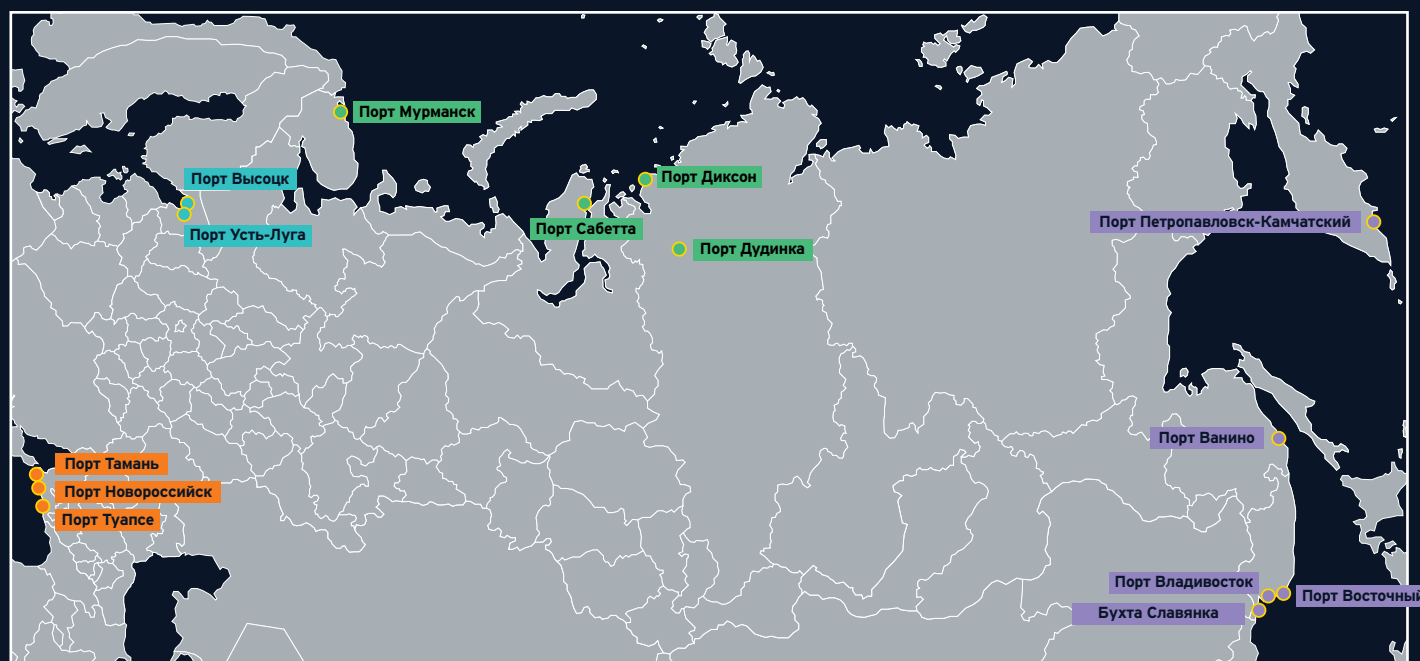
<sup>73</sup> [http://www.novatek.ru/ru/press/releases/index.php?id\\_4=3244](http://www.novatek.ru/ru/press/releases/index.php?id_4=3244)

<sup>74</sup> [http://www.novatek.ru/ru/press/releases/index.php?id\\_4=3245](http://www.novatek.ru/ru/press/releases/index.php?id_4=3245)

<sup>75</sup> [http://www.novatek.ru/ru/press/releases/index.php?id\\_4=3197&from\\_4=2](http://www.novatek.ru/ru/press/releases/index.php?id_4=3197&from_4=2)

<sup>76</sup> Годовой отчет ПАО «НОВАТЭК» за 2018 год.

# Перечень ключевых инвестиционных проектов, планируемых к реализации в морских портах России до 2025 года



Наименование морского порта		
Наименование проекта	Год окончания реализации проекта	Прирост мощностей, млн т в год

## Балтийский бассейн

Порт Высоцк		
Терминал по производству и перегрузке СПГ (ПАО «НОВАТЭК», АО «Газпромбанк»)	2021	1,1
Порт Усть-Луга		
Строительство многофункционального терминального комплекса LUGAPORT (ГК «Новотранс»)	2024	24,3
Создание крупного комплекса по переработке этансодержащего газа и производству СПГ (ПАО «Газпром», АО «РусГазДобыча»)	2023	13,0
Строительство морского терминала по перевалке минеральных удобрений (АО «ОХК «УРАЛХИМ», ООО «Ультрамар»)	2021	12,0

Наименование морского порта		
Наименование проекта	Год окончания реализации проекта	Прирост мощностей, млн т в год

## Арктический бассейн

Порт Мурманск		
Строительство угольного терминала «Лавна» (ООО «Морской торговый порт «Лавна»)	2021	18,0
Морской перегрузочный комплекс СПГ (ПАО «НОВАТЭК»)	2023	20,9
Порт Сабетта		
Строительство трех технологических линий по производству СПГ «Арктик СПГ 2» (ПАО «НОВАТЭК»)	2024	19,8
Строительство трех технологических линий по производству СПГ «Обский СПГ» (ПАО «НОВАТЭК»)	2023	4,8
Строительство четвертой технологической линии «Ямал СПГ» (ПАО «НОВАТЭК»)	2019	0,9
Порт Диксон		
Строительство угольного терминала	2021	10,0
Порт Дудинка		
Строительство нефтеналивного терминала (АО «ННК-Таймырнефтегазодобыча»)	2023	7,5

Наименование морского порта		
Наименование проекта	Год окончания реализации проекта	Прирост мощностей, млн т в год

## Азово-Черноморский бассейн

### Порт Тамань

Строительство сухогрузного района (ООО «РМП-Тамань»)	2024	66,9
Строительство терминала навалочных грузов (АО «ОТЭКО»)	2020	35,0
Строительство зернового терминала (АО «ОТЭКО»)	2020	14,5
Строительство перевалочного комплекса карбамида и аммиака (ПАО «Тольяттиазот»)	2020	5,0

### Порт Новороссийск

Реконструкция зернового терминала ООО «НЗТ»	2020	2,5
Реконструкция зернового терминала ПАО «НКХП»	2020	3,0
Реконструкция перегрузочного комплекса АО «НЛЭ»	2020	1,3
Строительство терминала минеральных удобрений (ПАО «НМТП»)	2021	5,0
Увеличение мощности зернового терминала (ФГУП «Росморпорт», АО «Зерновой терминал КСК»)	2020	1,5
Увеличение мощности контейнерного терминала (ООО «НУТЭП»)	2020	1,0

### Порт Туапсе

Строительство нового причала с целью увеличения грузооборота перевалки минеральных удобрений	2022	2,5
Реконструкция объекта «Акватория порта Туапсе»	2021	1,0

Наименование морского порта		
Наименование проекта	Год окончания реализации проекта	Прирост мощностей, млн т в год

## Дальневосточный бассейн

### Порт Петропавловск-Камчатский

Морской перегрузочный комплекс СПГ (ПАО «НОВАТЭК»)	2023	20,0
--	------	------

### Порт Бухта Ванино

Увеличение мощности перевалки Ванинского балкерного терминала до 40 млн т (АО «Дальтрансуголь»)	2024	16,0
Строительство угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке АО «ВТУ» (УК «Колмар»)	2024	24,0
Строительство терминала для перевалки СУГ (АО «Прайм»)	2022	2,0
Строительство портового комплекса для перегрузки глинозема (ОК РУСАЛ)*	2020	3,0
Строительство угольного терминала (АО «ТЭПК»)	2025	15,0

### Порт Восточный

Строительство третьей очереди угольного терминала АО «Восточный порт»	2019	17,2
Строительство угольного терминала ООО «Терминал А»	2025	15,0

### Бухта Славянка

Строительство угольного терминала ОАО «Терминал Астафьева»	2025	7,0
--	------	-----

### Порт Владивосток

Строительство угольного терминала ООО «Порт «Вера» (АО «УК «ВостокУголь»)	2022	20,0
Строительство угольного терминала в районе бухты Суходол ООО «Морской порт «Суходол»	2021	12,0
Строительство перегрузочного комплекса для перевалки СУГ в районе бухты Перевозная (ФГУП «Росморпорт», ООО «Восток ЛПГ»)	2021	1,0

\* По состоянию на середину 2019 года проект находится на начальной стадии.

Источники: Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, Росморпорт, данные компаний, анализ EY.

# Источники финансирования инвестиций

Государственной программой «Развитие транспортной системы» предусмотрена реализация комплекса мероприятий, направленных на достижение целей государственной политики в сфере транспорта и дорожного хозяйства. В марте 2019 года программа была скорректирована с учетом мероприятий Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Согласно параметрам Государственной программы, частные инвестиции должны составить 25% от общих инвестиций за семь лет. Суммарно государственные и частные инвестиции в транспортную отрасль по программе, в зависимости от года, по прогнозам составят от 1,7% до 2,2% от ВВП. При этом согласно глобальному исследованию Global Infrastructure Outlook, проведенному Oxford Economics и Global Infrastructure Hub, потребность в инвестициях в транспортную инфраструктуру для России находится на уровне 3,2% от ВВП, что потенциально свидетельствует о недоинвестированности отрасли.

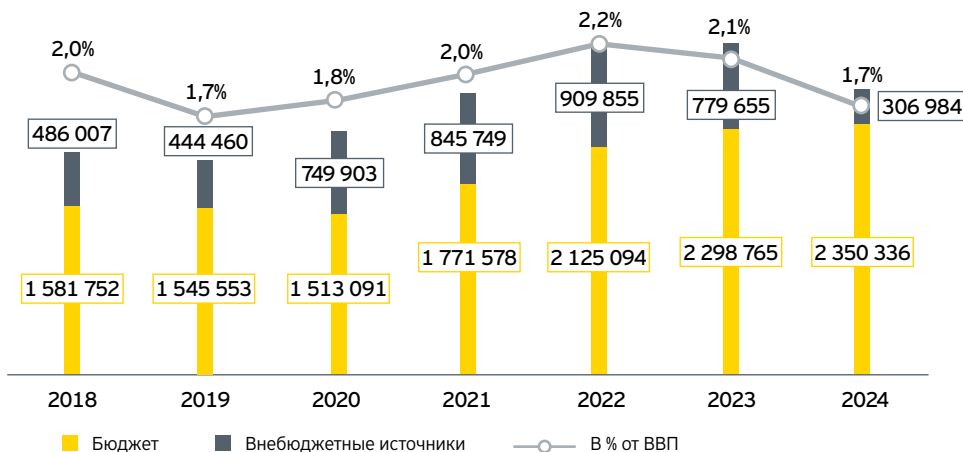
Финансирование отраслевых проектов осуществляется в основном за счет собственных средств, банковского кредитования в рублях и лизинга.

При этом участники отрасли в основном не рассматривают привлечение долгового и долевого финансирования на публичном рынке.

В качестве исключения можно упомянуть ГК РТК, владеющую крупнейшими активами в сфере железнодорожной перевозки зерна и леса. В апреле 2019 года в открытых источниках появилась информация о том, что компания планировала IPO на Лондонской фондовой бирже на 300 млн долларов США, однако отказалась от этой идеи в пользу реализации частной сделки<sup>77</sup>.

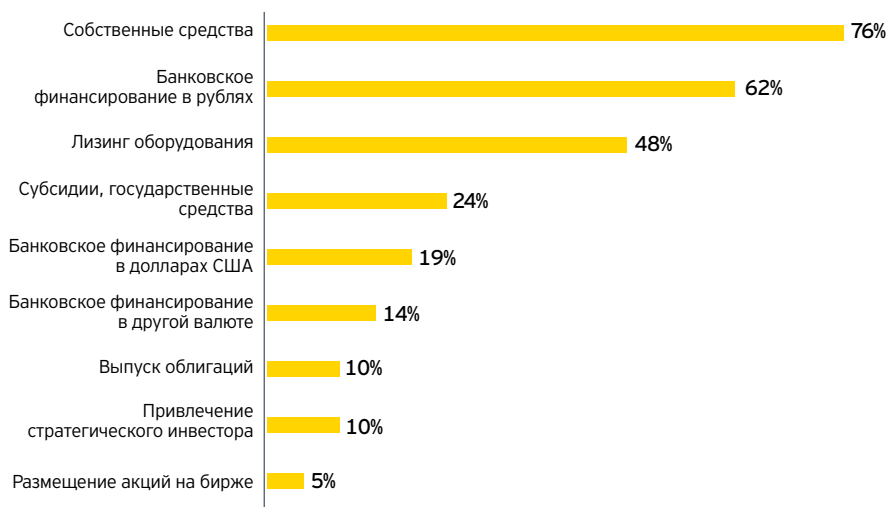


## Объем инвестиций по Государственной программе РФ «Развитие транспортной системы»



Источники: Государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» в редакции от 29.03.2019, Oxford Economics, анализ EY.

## Какие источники финансирования инвестиций рассматривает Ваша компания в 2019 году?



Источник: опрос EY.

<sup>77</sup> <https://www.kommersant.ru/doc/3947671>

Почти все участники опроса согласны с тем, что текущий уровень цен в отрасли достаточен по крайней мере для поддержания уже имеющихся мощностей.

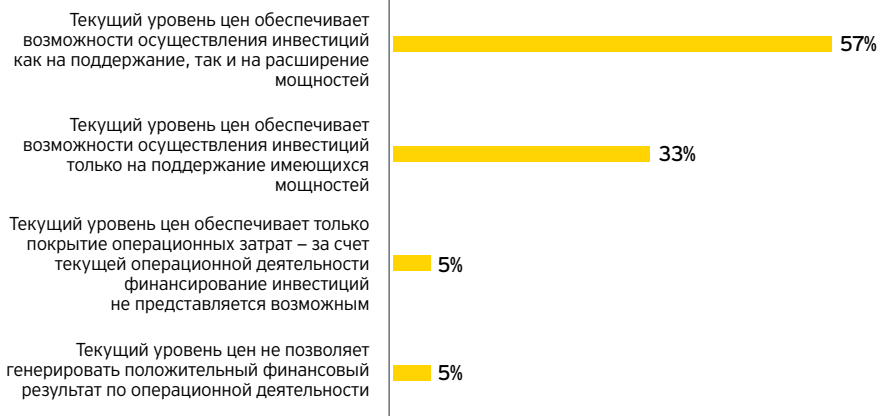
Также около половины респондентов видят возможность инвестировать, в том числе, в расширение мощностей.

По сравнению с результатами прошлогоднего опроса количество респондентов, обозначивших тенденцию к ухудшению доступности заемных ресурсов как в рублях (26% против 0% годом ранее), так и в долларах (32% против 5% годом ранее) значительно увеличилось.

В то же время, по оценкам участников опроса, собственных средств для дофинансирования расширения отрасли недостаточно. Сложившаяся в отрасли ситуация создает условия, в которых рыночным игрокам необходимо привлечь новых частных инвесторов.



### Обеспечивает ли текущий уровень цен на транспортировку/перевалку грузов возможности для реализации запланированных Вашей компанией инвестиционных программ?



Источник: опрос EY.

### Как изменилась доступность заемных ресурсов в 2018 году относительно 2017 года?



Источник: опрос EY.

■ Результаты опроса 2018 года  
■ Результаты опроса 2019 года

# Инвестиционная активность и привлекательность транспортной отрасли РФ

Сделки слияний и поглощений на российском рынке грузоперевозок  
с 01.05.2017 по 01.05.2019

Актив	Покупатель	Продавец	Дата сделки	Страна	Стоимость сделки, млн долларов США	Размер приобретенного пакета
ГК РТК	Неизвестный покупатель	Molesto Investments Ltd	04/2019	Россия	Нет данных	Нет данных
ООО «Нитрохимпром»	АО «СУЭК»	Группа «ИСТ»	04/2019	Россия	Нет данных	100%
АО «Новороссийский зерновой терминал»	ООО «Деметра 1» (дочернее предприятие Банка ВТБ)	ПАО «Новороссийский морской торговый порт»	4/23/2019	Россия	529	100%
АО «Рефсервис»	ООО «Регион-ТрансСервис»	ОАО «РЖД»	3/18/2019	Россия	38	Нет данных
АО «Первая тяжеловесная компания»	Группа «ИСТ»	ГК «Промышленные инвесторы»	2/11/2019	Россия	Нет данных	100%
ПАО «Новороссийский морской торговый порт»	Неизвестный покупатель	Novoport Holding Limited (дочернее предприятие ПАО «Транснефть»)	1/21/2019	Россия	Нет данных	50%
ОАО «Архангельский морской торговый порт»	Неизвестный покупатель	Invest AG	12/6/2018	Россия	Нет данных	Нет данных
Nurminen Logistics Plc	ООО «ТрансЛес»	Nurminen Logistics Plc	10/30/2018	Россия	Нет данных	100%
ПАО «ТрансКонтейнер»	Неизвестный покупатель	VTB Bank (Europe) SE	10/23/2018	Россия	Нет данных	25%
ПАО «ТрансКонтейнер»	Неизвестный покупатель	ПАО «ДВМП»	10/23/2018	Россия	Нет данных	25%
ПАО «ТрансКонтейнер»	ПАО «Банк ВТБ»	Halimeda International Limited (дочернее предприятие ПАО «ДВМП»)	10/23/2018	Россия	Нет данных	25%
ОАО «Архангельский морской торговый порт»	Неизвестный покупатель	Неизвестный продавец	10/19/2018	Россия	Нет данных	Нет данных
ОАО «Транспортно-логистический комплекс»	ООО «ГК «Новотранс»	Неизвестный продавец	10/8/2018	Россия	Нет данных	77%
ОАО «Владивостокский морской рыбный порт»	ООО «ВМРП ИНВЕСТ»	Неизвестный продавец	9/3/2018	Россия	Нет данных	11%
ЗАО «Логистика-Терминал»	ПАО «Транс-Контейнер»	Global Ports	9/3/2018	Россия	32	100%
ОАО «Мурманское Морское Пароходство»	АО «Трест Мурманскморстрой»	Неизвестный продавец	7/27/2018	Россия	Нет данных	Нет данных
АО «Русская Тройка»	ПАО «ДВМП»	ОАО «РЖД»	4/25/2018	Россия	Нет данных	Нет данных
ОАО «Владивостокский морской рыбный порт»	Неизвестный покупатель	Неизвестный продавец	4/13/2018	Россия	Нет данных	6%
Global Ports Investments PLC	ГК «Дело»	Transportation Investments Holding Limited	4/12/2018	Россия	238	31%
ОАО «Владивостокский морской рыбный порт»	Неизвестный покупатель	Неизвестный продавец	4/3/2018	Россия	Нет данных	13%



Актив	Покупатель	Продавец	Дата сделки	Страна	Стоимость сделки, млн долларов США	Размер приобретенного пакета
ПАО «ТрансКонтейнер»	Adezus Ltd	Неизвестный продавец	3/20/2018	Россия	Нет данных	25%
ООО «УВЗ-Логистик»	АО «Инвест Логистика»	АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод»	2/22/2018	Россия	0,02	100%
ОАО «Архангельский морской торговый порт»	Неизвестный покупатель	LegianInvestment Partner AG	1/19/2018	Россия	Нет данных	11%
ПАО «ТрансКонтейнер»	ООО «Енисей Капитал»	АО «УК ТФГ»	12/6/2017	Россия	Нет данных	25%
ОАО «Новосибирский речной порт»	Неизвестный покупатель	Росимущество	11/29/2017	Россия	Нет данных	34%
ОАО «Новосибирский речной порт»	Неизвестный покупатель	Неизвестный продавец	11/29/2017	Россия	Нет данных	32%
АО «Красноярский речной порт»	АО «Енисейское речное пароходство»	Неизвестный продавец	11/28/2017	Россия	Нет данных	3%
ОАО «Северное речное пароходство»	ООО «Поморье»	Неизвестный продавец	10/26/2017	Россия	Нет данных	11%
ОАО «Архангельский морской торговый порт»	Неизвестный покупатель	Legian Investment Partner AG	8/16/2017	Россия	Нет данных	9%
АО «Красноярский речной порт»	АО «Енисейское речное пароходство»	Неизвестный продавец	8/1/2017	Россия	Нет данных	Нет данных
ООО «Фрейт Вилладж Калуга Север»	ПАО «ТрансКонтейнер»	ОАО «Фрейт Вилладж Калуга»	7/21/2017	Россия	Нет данных	30%
АО «Находкинский морской рыбный порт»	ООО «Центраст»	ЗАО «Альянс Транс-Азия»	6/27/2017	Россия	Нет данных	11%
ОАО «Евраз НМТП»	Lanebrook Ltd	ООО «ЕвразХолдинг»	6/15/2017	Россия	354	100%
АО «Обь-Иртышское речное пароходство»	Неизвестный покупатель	Неизвестный продавец	5/15/2017	Россия	Нет данных	20%

Источники: Capital IQ, Mergermarket, анализ EY.

Несмотря на относительную активность на рынке слияний и поглощений в отрасли грузоперевозок РФ, доступная информация по сделкам является неполной. Большинство сделок проходит в закрытом режиме и даже сведения об их участниках не всегда известны.

Кроме того, в отрасли грузоперевозок в РФ публичных компаний, для которых грузоперевозки являются основной сферой деятельности, всего шесть<sup>78</sup>. При этом об относительной ликвидности<sup>79</sup> можно говорить только в отношении Globaltrans Investment PLC и ПАО «Новороссийский морской торговый порт».

Таким образом, представляется затруднительным получить репрезентативную выборку российских компаний, на основе которой можно было бы сформировать представление о стоимости российских компаний-грузоперевозчиков.

Отрасль грузоперевозок в РФ продолжает активно расти. Актуальным является развитие ряда направлений, включая транспортные артерии на Севере страны, Дальневосточный и другие регионы РФ. Реализация этих планов требует существенных инвестиций как в транспортную инфраструктуру, так и непосредственно в компании отрасли. Привлечение собственного и заемного капитала является одним из актуальных вопросов для транспортной отрасли РФ. Тем не менее, некоторые участники отрасли отмечают ухудшение доступности заемных ресурсов. Активность инвесторов на рынке остается ограниченной, в том числе ввиду геополитических причин.

Мировой опыт в отрасли грузоперевозок дает следующие ориентиры:

- ▶ Мультипликатор EV/EBITDA в среднем варьируется от 7 до 12.
- ▶ Мультипликатор EV/Revenue – от 1 до 3,5.

Мультипликаторы в среднем получают ниже для компаний из сегмента грузоперевозок автотранспортом, выше – для компаний, специализирующихся на железнодорожных перевозках.

Маржа по EBITDA публичных мировых компаний в отрасли грузоперевозок в среднем варьируется от 18% до 29%. При этом маржу выше среднего демонстрируют компании из сегмента железнодорожных перевозок, а ниже среднего – стивидорные компании.

Источники: Capital IQ, Mergermarket, анализ EY.

<sup>78</sup> Источники: Capital IQ, анализ EY.

<sup>79</sup> Критерий ликвидности: в течение последнего года торги осуществляются на ежедневной основе, и месячный объем торгов стабильно выше 100 млн рублей.

# Сдерживающие факторы

## Железнодорожный транспорт

По мнению 87% респондентов, недостаточно быстрое развитие железнодорожной инфраструктуры – главный сдерживающий фактор отрасли железнодорожных грузоперевозок. Ограничения провозной способности на некоторых железнодорожных маршрутах тормозят развитие отраслей экономики, использующих железную дорогу как основной способ доставки грузов. Дальнейший рост перевозок ряда грузов напрямую зависит от реализации проектов по снятию инфраструктурных ограничений.

Помимо инфраструктурных ограничений, половина респондентов в качестве сдерживающего фактора отметила локальный дефицит транспортных средств в период пикового спроса. Дефицит вызван значительным списанием полувагонов, нехваткой запчастей для ремонта (и как следствие ростом цен на них), ростом погрузки на сети российских железных дорог и ростом отцепок вагонов в ТОР. При этом последнюю причину дефицита 43% опрошенных считают дополнительным сдерживающим фактором.

## Автомобильный транспорт

Для автомобильных грузоперевозок участники рынка отмечают проблемы низкой прозрачности рынка (63% опрошенных) и искусственного занижения цен недобросовестными перевозчиками (53% опрошенных). Ряд представителей малого бизнеса уделяет недостаточно внимания обслуживанию транспорта, страхованию ответственности и прочим обязанностям грузоперевозчиков. За счет этого снижаются издержки игроков рынка и понижается стоимость перевозки груза для конечного потребителя, и, как следствие, часть клиентов переходит к недобросовестным перевозчикам.

### Что, по Вашему мнению, мешает развитию железнодорожных грузоперевозок в наибольшей степени?



Источник: опрос EY.

### Что, по Вашему мнению, мешает развитию автомобильных грузоперевозок в наибольшей степени?



Источник: опрос EY.

Решение данных проблем возможно за счет внедрения новых технологий и сервисов, позволяющих повысить прозрачность рынка. Со стороны государства активно внедряются различные меры по повышению прозрачности

отрасли и усилению контроля недобросовестных перевозчиков, такие как Система взимания платы «Платон», ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» и автоматизированная система весогабаритного контроля.

## Перевалка в морских портах

Железнодорожная инфраструктура играет важную роль в развитии портовой инфраструктуры страны, и для отрасли стивидорных услуг особенно актуальна проблема недостаточно быстрого развития железнодорожной инфраструктуры: такое мнение выразили 85% респондентов. В 2018 году 47% грузов прибывало в морские порты РФ железнодорожным транспортом. Скопление грузовых вагонов на подходах к портам сокращает производительность вагонов, доходы стивидоров, провоцирует искусственный дефицит вагонных ресурсов. При этом потери несут грузовладельцы – нарушение сроков доставки грузов влечет задержку получения выручки, снижает экономическую эффективность предприятий, создает предпосылки для дестабилизации производства. Затягивание сроков снятия инфраструктурных ограничений на железной дороге может не только отрицательно повлиять на работу портов, но и стать причиной отказа от проектов по модернизации и строительству терминалов.

## Развитие транзитных маршрутов

83% опрошенных в качестве основной проблемы, ограничивающей дальнейшее развитие российских транзитных маршрутов, выделяют недостаточную пропускную способность существующей инфраструктуры. На решение данной проблемы и расшивку «узких мест» направлен ряд федеральных проектов, включенных в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, а также проекты ДПП ОАО «РЖД».

По мнению 42% опрошенных, дополнительного рассмотрения требуют вопросы длительности прохождения таможенных процедур. В условиях задержки контейнерных поездов на границе до нескольких суток преимущества

### Что, по Вашему мнению, мешает развитию рынка стивидорных услуг в наибольшей степени?



Источник: опрос EY.

### Какие проблемы необходимо решить в первую очередь для обеспечения дальнейшего развития транзитных маршрутов через Россию?



Источник: опрос EY.

быстрой доставки грузов железнодорожным транспортом нивелируются длительностью прохождения таможни. В качестве одного из возможных решений данного вопроса участники

рынка предлагают введение единой международной транспортной накладной и возможности предварительного декларирования перевозимого груза.

# Меры государственной поддержки и регулирования отрасли

Государство традиционно оказывает большое влияние на рынок грузоперевозок. В первую очередь оно отвечает за регулирование рынка, обозначая правила игры для остальных участников. Это осуществляется путем установления тарифов на эксплуатацию инфраструктуры общего пользования и принятия нормативных документов, касающихся транспортно-экспедиционной деятельности, международных конвенций о торговле, а также правил и требований по перевозке грузов.

Кроме того, отрасль тесно связана с развитием инфраструктуры, для которой характерны значительные объемы капитальных вложений, большое количество участников, длительные сроки реализации проектов и повышенные риски для частных инвесторов. В связи с этим для снижения уровня рисков и стимулирования инвестиционной активности необходимы определенные меры государственной поддержки.

Проведенный опрос свидетельствует о важности мер государственной поддержки для участников рынка: половина опрошенных считают, что дополнительная государственная поддержка может стать драйвером отрасли в ближайшей перспективе (см. раздел «Перспективы дальнейшего развития отрасли»). В качестве необходимых мер 83% респондентов выделили налоговые льготы, и 79% – финансовую поддержку государства при строительстве инфраструктурных объектов.

Для того, чтобы инвесторы активнее применяли инструменты взаимодействия с государством при строительстве общественной инфраструктуры, государство рассматривает предоставление субсидий и возможности введения налоговых льгот. Согласно результатам опроса, данные меры государственной поддержки являются наиболее популярными: за последние 10 лет ими воспользовались по 36% респондентов.

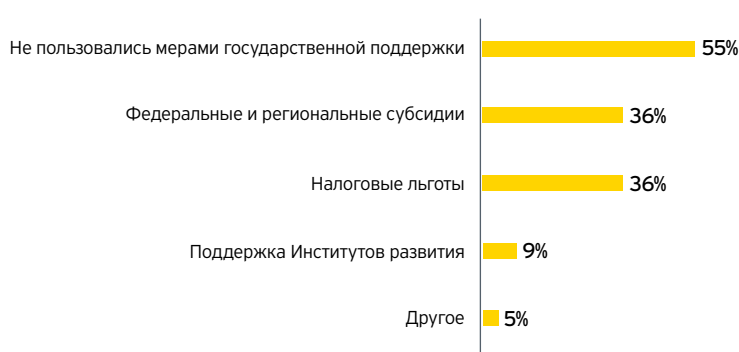
Далее приведена краткая информация о мерах государственного регулирования и поддержки.

## Какие меры государственной поддержки могут оказать наибольшее влияние на развитие отрасли грузоперевозок в России в перспективе от пяти до семи лет?



Источник: опрос EY.

## Прибегали ли Вы к мерам государственной поддержки в течение последних 10 лет? Если да, то к каким?



Источник: опрос EY.

## Железнодорожные перевозки

Мера	Основная суть и ожидания
Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года от 19.03.2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Инвестиции до 2025 года составят 4,7 трлн рублей (базовый сценарий).</li> <li>▶ Чистая прибыль должна увеличиться до 138,6 млрд рублей (базовый сценарий).</li> <li>▶ Рост провозной способности БАМа и Транссиба – до 180 млн т к 2024 году и 210 млн т к 2025 году.</li> <li>▶ Увеличение контейнерного транзита с востока на запад в четыре раза (по сравнению с 2017 годом) и сокращение его срока до семи суток (в 2017 году – 8- суток).</li> <li>▶ Увеличение погрузки к 2025 году на 18%, грузооборота – на 22% (по сравнению с фактическими результатами 2018 года; в базовом сценарии).</li> </ul>
Переход на долгосрочное (на период до 2025 года) тарифное регулирование в сфере железнодорожных перевозок с использованием начиная с 2019 года принципа «инфляция минус» (средневзвешенный индекс потребительских цен минус 0,1 п.п.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Методика формулы расчета гарантирует, что рост тарифа каждый год не будет превышать инфляцию.</li> <li>▶ В 2019 году для ОАО «РЖД» утверждены темпы роста грузовых тарифов в размере 3,5%.</li> <li>▶ Одновременно продлены следующие целевые надбавки: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 2% по капитальному ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (на период 2019–2025 годов).</li> <li>▶ 1,5% по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства (на период 2019–2021 годов)<sup>80</sup>.</li> </ul> </li> <li>▶ Кроме того, ФАС России приняты согласованные с Советом потребителей следующие тарифные решения: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Установлен повышающий коэффициент к тарифам на экспортные перевозки грузов, за исключением нефтяных грузов и алюминия, в размере 1,08.</li> <li>▶ Установлен повышающий коэффициент к тарифам на порожний пробег полувагонов в размере 1,06<sup>81</sup>.</li> </ul> </li> </ul>
Приказы ФСТ России от 09.04.2013 N 61-т/1 и ФСТ России от 29.12.2014 N 311-т/1	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Скидка на порожний пробег инновационных вагонов производства АО «НПК «Уралвагонзавод» и ПАО «НПК ОВК».</li> </ul>
Таможенный кодекс ЕАЭС (Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Армения)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Упрощение таможенных процедур стало одним из основных положений Таможенного кодекса ЕАЭС.</li> <li>▶ Все пункты таможни теперь будут работать по единым правилам – это касается как внесения платежей, так и взаимодействия с государственными органами, а электронный документооборот поможет снизить сроки прохождения процедур.</li> <li>▶ Регламентированный срок таможенного оформления составит четыре часа, документы для декларирования товаров потребуются только в случае, если сработает система управления рисками<sup>82</sup>.</li> </ul>

<sup>80</sup> Приказ ФАС России от 10.12.2015 N 1226/15 (ред. от 30.10.2018).

<sup>81</sup> Приказ ФАС России от 15.11.2018 N 1564/18.

<sup>82</sup> Сотрудники таможни будут выявлять злоумышленников точно, а добросовестным перевозчикам планируется упрощение процедур.

## Автомобильные перевозки

Мера	Основная суть и ожидания
Постановление Правительства РФ N 330 от 31 марта 2017 г. и изменение тарифов и условий системы взимания платы «Платон»	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ С 1 января 2019 года прекращает действовать льгота на транспортный налог для зарегистрированных в реестре системы «Платон» транспортных средств массой свыше 12 т<sup>83</sup>.</li><li>▶ Утверждены следующие тарифы по системе «Платон»<sup>84</sup>:<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 2,04 рубля за км с 1 июля 2019 года</li><li>▶ 2,2 рубля за км с 1 февраля 2020 года</li></ul></li><li>▶ Размер платы в более поздние периоды подлежит определению с учетом появления информации Росстата о фактическом изменении индекса потребительских цен за указанные в постановлении периоды.</li></ul>
Соглашение между Правительством РФ и Правительством КНР о международном автомобильном сообщении <sup>85</sup>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Новые правила разрешают доставку от двери до двери из любого города Китая в любой город России и наоборот.</li><li>▶ Перевозки грузов между обеими странами осуществляются грузовыми автомобилями с прицепами или без них или тягачами с полуприцепами на основе разрешений, выдаваемых компетентными органами Договаривающихся Сторон (Правительства РФ и КНР).</li><li>▶ На каждую перевозку грузов должно быть выдано отдельное разрешение, которое дает право на совершение одного рейса туда и обратно, если иное не оговорено в самом разрешении.</li><li>▶ Ряд перевозок, указанных в соглашении, не требует наличия разрешения.</li><li>▶ негабаритные и опасные грузы требуют специального разрешения.</li></ul>
Проект Федерального закона «Об организации перевозок грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации» и внесении изменений в статью 8 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Предлагается ввести единый общенациональный реестр автоперевозчиков и обозначить необходимые критерии для допуска грузоперевозчиков к работе в отрасли.</li><li>▶ Путем создания и ведения реестров предлагается снизить долю присутствия на рынке нелегальных перевозчиков.</li><li>▶ Юридическое лицо или индивидуальный предприниматель «приобретает право осуществления деятельности по перевозке грузов &lt;...&gt; со дня внесения сведений о нем в реестр перевозчиков грузов за плату».</li></ul>

## Перевозки внутренним водным транспортом

Мера	Основная суть и ожидания
Новые правила плавания по внутренним водным путям	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ В новой редакции введена более точная трактовка терминов и условий, появилось регулирование для новых типов судов.</li><li>▶ Подробно указан порядок движения судов по внутренним водным путям с системой разделения движения (СРД).</li></ul>
Постановление Правительства РФ N 502 от 27 апреля 2017 г.	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию.</li><li>▶ Судно, сданное на утилизацию в течение последних пяти лет, должно быть зарегистрировано в Государственном судовом реестре или Российском международном реестре судов. Срок службы судна должен составлять 30 лет и более.</li></ul>

<sup>83</sup> Федеральный закон от 03.07.2016 N 249-ФЗ (ред. от 30.09.2017).

<sup>84</sup> Постановление Правительства РФ от 29.06.2019 N 843.

<sup>85</sup> Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении.

## Перевалка в морских портах

Мера	Основная суть и ожидания
Введение инвестиционного сбора	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Сбор будет взиматься с российских и иностранных компаний однократно за заход или выход из морского порта.</li><li>▶ В первую очередь сбором планируется облагать грузовые суда в заграничном плавании. Паромы, пассажирские суда и рыбопромысловый флот будут его платить, если объекты для их обслуживания включены в утвержденную Минтрансом программу развития порта.</li><li>▶ За счет сбора планируется финансировать строительство и реконструкцию инфраструктуры морских портов, относящейся к федеральной собственности (гидротехнические сооружения, объекты портового контроля, системы управления движения судов и т. д.).</li><li>▶ Введение сбора не окажет существенного влияния на структуру и общую стоимость судозаходов и не приведет к заметному увеличению нагрузки на грузоотправителей и конечных потребителей. По оценке ФГУП «Росморпорт», стоимость судозахода, включая затраты на перевалку, увеличится не более чем на 2-4% в зависимости от порта<sup>86</sup>.</li></ul>
Поправки в закон «О морских портах в Российской Федерации»	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Поправки касаются порядка создания морского порта, формирования и изменения его границ.</li><li>▶ Цены (тарифы, ставки) на услуги в морском порту должны быть выражены в рублях, за исключением случаев, предусмотренных федеральными законами.</li><li>▶ Установлен инвестиционный сбор, который должен стать внебюджетным источником для развития морских портов.</li><li>▶ Поправки в Кодекс торгового мореплавания закрепили право на перевозку под российским флагом определенных грузов по Севморпути, в первую очередь углеводородов.</li><li>▶ Внесены изменения в Положение о капитане морского порта – теперь для назначения на указанную должность необходим опыт работы в службе администрации от 24 месяцев.</li></ul>
Поправки в «Кодекс торгового мореплавания»	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Закреплена возможность выдачи судовых документов и квалификационных свидетельств членам экипажа в электронном виде.</li><li>▶ Вступили в силу новые правила государственной регистрации судов, прав и сделок по ним. Теперь первоначальная регистрация осуществляется в течение одних суток при наличии всех документов на месте.</li></ul>



<sup>86</sup> <http://www.rosmorport.ru/news/company/31410/>

# Заключение

По итогам 2018 года отрасль грузоперевозок России продемонстрировала сдержанный рост. Суммарно по всем видам транспорта грузооборот вырос на 2,8%, что в два раза ниже темпов роста 2017 года. Основными драйверами стали увеличившиеся объемы экспорта угля, зерна и нефти.

По сравнению с 2017 годом грузооборот автомобильного транспорта вырос на 1,6%, железнодорожного – на 4,2%. Объем перевалки грузов в морских портах увеличился на 3,9%. Грузооборот внутреннего водного транспорта снизился на 1,5%.

Наилучшую динамику показали сегменты перевозки зерна, угля, черных металлов и руды железнодорожным транспортом, перевалка нефти и СПГ в портах Арктического бассейна, перевалка нефтепродуктов и грузов в контейнерах в портах Балтийского бассейна, перевалка зерна в портах Азово-Черноморского бассейна и перевалка угля и грузов в контейнерах в портах Дальневосточного бассейна. В сфере автомобильных перевозок продолжился рост сегмента сборных грузов. Удалось увеличить перевозку транзитных грузов за счет расширения грузопотока между Европой и Китаем через Россию.

В 2018 году прекратилось снижение перевозок нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом (погрузка увеличилась на 0,4%) главным образом из-за перехода грузов с внутреннего водного транспорта на железнодорожный в результате действия тарифных скидок и увеличения добычи нефти. Однако уже по результатам первого полугодия 2019 года перевозки вернулись к снижению, и погрузка уменьшилась на 1,5%. Продолжилось снижение перевозок строительных грузов.

В среднесрочной перспективе ожидается увеличение грузопотоков преимущественно в Арктике и на восточном направлении. Однако дальнейший рост перевозок ряда грузов, в первую очередь угля, зависит от реализации проектов по снятию инфраструктурных ограничений.

В ходе подготовки обзора мы провели опрос, чтобы узнать мнение представителей отрасли по актуальным вопросам. Большинство респондентов в среднесрочной перспективе планируют приобретение новых основных средств (68%), расширение мощностей (64%) и создание дополнительных сервисов (64%)\*.

Согласно результатам опроса, недостаточно быстрое развитие железнодорожной инфраструктуры – основной фактор, сдерживающий развитие отрасли, решение которого необходимо для дальнейшего роста железнодорожных перевозок (87%), реализации инвестиционных проектов в морских портах (85%) и увеличения перевозки транзитных грузов. В сегменте автомобильных перевозок основные проблемы связаны с низкой прозрачностью (63%) и высокой фрагментированностью (42%) рынка. При этом налоговые льготы (83%), финансовая поддержка в ходе развития инфраструктуры (79%) и установление долгосрочных тарифов (50%)\* отмечаются респондентами как меры государственной поддержки, способные оказать наибольшее влияние на отрасль в среднесрочной перспективе.

В 2018 году и начале 2019 года был принят ряд документов, определяющих направление и объем инвестиций

в транспортную инфраструктуру на ближайшие годы. В первую очередь это Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, ориентированный на достижение целей майского Указа Президента РФ. Также была утверждена Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года. Был выдвинут ряд инициатив по внедрению цифровых технологий в отрасли как со стороны государства с целью упрощения процедур документооборота и увеличения взаимодействия между участниками рынка, так и со стороны компаний – для снижения операционных расходов и повышения качества оказываемых услуг.

В целом условия для осуществления инвестиций в отрасль можно охарактеризовать как достаточно благоприятные. Однако участники рынка указывают на снижение доступности заемных ресурсов, являющихся одним из основных источников финансирования инвестиций, а собственных средств у существующих игроков отрасли для финансирования необходимых проектов недостаточно. Таким образом, сложившаяся ситуация создает условия, в которых рыночным игрокам и государству необходимо привлекать новых частных инвесторов.



\* Источник: опрос ЕУ.



# Контактная информация



## **Ольга Архангельская**

Партнер, руководитель направления по оказанию услуг компаниям сектора недвижимости, гостиничного бизнеса и строительства, государственным компаниям, предприятиям автомобильной и транспортной отраслей в СНГ  
Тел.: +7 (495) 755 9854  
olga.arkhangel'skaya@ru.ey.com



## **Сергей Трофимов**

Старший менеджер, практика консультационных услуг по сделкам  
Тел.: +7 (495) 755 9700  
sergey.trofimov@ru.ey.com



## **Игорь Прутов**

Партнер, практика консультационных услуг по сделкам  
Тел.: +7 (495) 662 9321  
igor.prutov@ru.ey.com



## **Денис Илатовский**

Член Совета директоров Ассоциации морских торговых портов (АСОП)  
Тел.: +7 (495) 795 2538  
llatovskiyDV@suek.ru



## **Дмитрий Ковалев**

Партнер, руководитель группы проектного финансирования и инфраструктуры в СНГ  
Тел.: +7 (495) 641 2986  
dmitry.kovalev@ru.ey.com



## **Борис Рыбак**

Председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию автомобильной грузовой и дорожной отрасли (МОЭС)  
Тел.: +7 (985) 997 2879  
b.rybak@infomost-consult.ru



## **Дарья Уфимцева**

Директор, практика консультационных услуг по сделкам  
Тел.: +7 (495) 662 9318  
darya.ufimtseva@ru.ey.com

#### Краткая информация о компании EY

EY является международным лидером в области аудита, налогообложения, сопровождения сделок и консультирования. Наши знания и качество услуг помогают укреплять доверие общественности к рынкам капитала и экономике в разных странах мира. Мы формируем выдающихся лидеров, под руководством которых наш коллектив всегда выполняет взятые на себя обязательства. Тем самым мы вносим значимый вклад в улучшение деловой среды на благо наших сотрудников, клиентов и общества в целом.

Мы взаимодействуем с компаниями из стран СНГ, помогая им в достижении бизнес-целей. В 19 офисах нашей фирмы (в Москве, Владивостоке, Екатеринбурге, Казани, Краснодаре, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Санкт-Петербурге, Тольятти, Алматы, Атырау, Нур-Султане, Баку, Бишкеке, Ереване, Киеве, Минске, Ташкенте, Тбилиси) работают 5500 специалистов.

Название EY относится к глобальной организации и может относиться к одной или нескольким компаниям, входящим в состав Ernst & Young Global Limited, каждая из которых является отдельным юридическим лицом. Ernst & Young Global Limited – юридическое лицо, созданное в соответствии с законодательством Великобритании, – является компанией, ограниченной гарантиями ее участников, и не оказывает услуг клиентам. Более подробная информация представлена на нашем сайте: [ey.com](http://ey.com).

© 2019 ООО «Эрнст энд Янг – оценка и консультационные услуги». Все права защищены.

Информация, содержащаяся в настоящей публикации, представлена в сокращенной форме и предназначена лишь для общего ознакомления, в связи с чем она не может рассматриваться в качестве полноценной замены подробного отчета о проведенном исследовании и других упомянутых материалов и служить основанием для вынесения профессионального суждения. Компания EY не несет ответственности за ущерб, причиненный каким-либо лицам в результате действия или отказа от действия на основании сведений, содержащихся в данной публикации. По всем конкретным вопросам следует обращаться к специалисту по соответствующему направлению.