Состояние рынка железнодорожных перевозок РФ в 2013 году

Промышленное производство в РФ

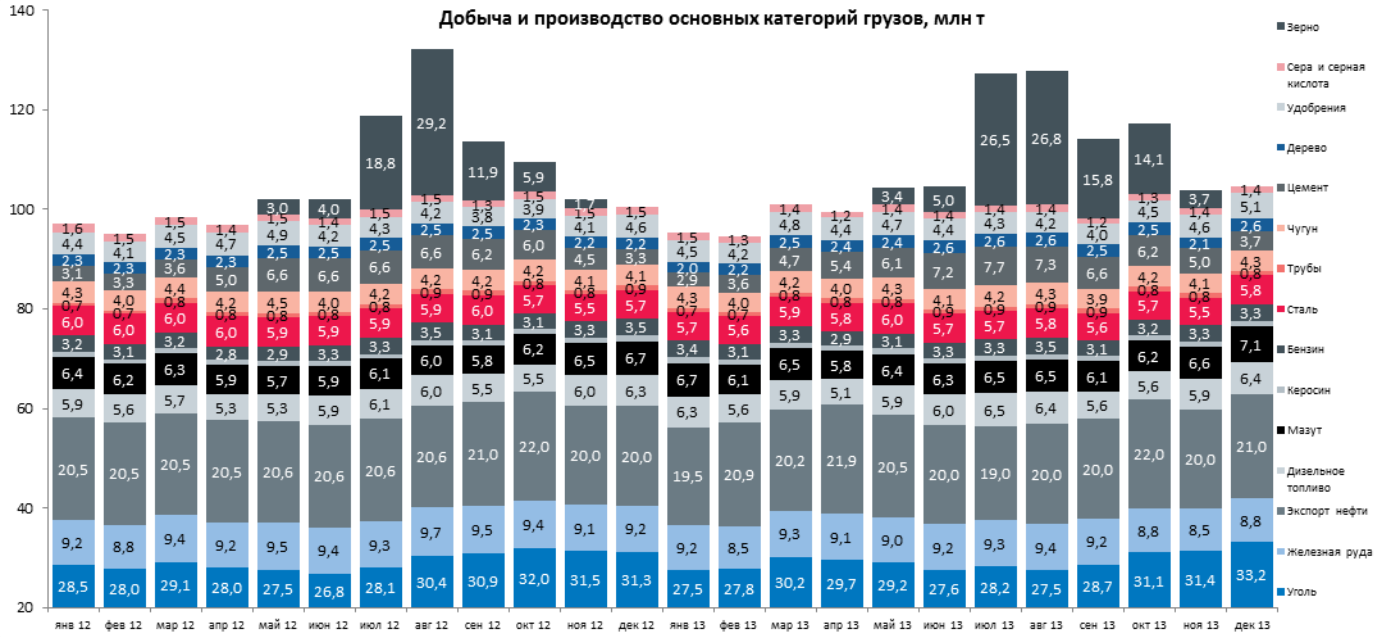
В 2013г. индекс промышленного производства увеличился на 0,3% по сравнению с уровнем 2012г. за счет эффекта низкой базы в четвертом квартале 2012г. Цены на основные сырьевые ресурсы снизились, за исключением возросшей цены на железную руду.

Уголь. В 2013г. добыча угля сохранилась на уровне 2012г. и составила 352,1 млн т угля. Следует отметить, что объём добычи в декабре 2013г. достиг своих исторических максимумов. Структура добычи осталась без существенных изменений: 60% приходится на Кемеровскую область, 10% - на Красноярский край, 30% - на другие регионы РФ.

Цены на уголь в 2013г. находились в диапазоне $74-$86 за тонну, что примерно на $10 ниже, чем в 2012г. На коксующийся уголь цены снизились в два раза с $270 за тонну в январе 2012г. до $140 в декабре 2013г.

Кокс. Производство металлургического кокса в 2013г. составило 26 млн т, что на 4,1% ниже показателя 2012г.

Железная руда. Добыча руды в 2013г. была на уровне 108,1 млн т, что ниже показателей 2012г. на 3,1%. Основными производителями являются Лебединский, Михайловский, Стойленский, Костомукшский и Качканарский ГОКи.



Цены на руду в 2013г. находились в диапазоне $100 - $150 за тонну, во второй половине года стабилизировавшись на уровне $130, что выше цен 2012г. на $10 - $20.

Нефть и нефтепродукты. Добыча нефти в 2013г. составила 523,2 млн т, что на 1,2% выше, чем в 2012г. На переработку внутри страны было использовано 278,0 млн т нефти (+3,0%), остальные 245,2 млн т (-0,7%) были экспортированы. Рост производства отмечался на всех НПЗ в течение 2013г., за исключением Московского НПЗ, сократившего производство нефтепродуктов в 2013г. более чем на 10%.

Цены на нефть в 2013г. находились в диапазоне $100 - $114 за баррель, что соответствует динамике цен на нефть в 2012г.

Дизельное топливо. Производство дизельного топлива на фоне роста розничных цен на данный продукт в 2013г. составило 71,3 млн т и увеличилось на 3,1% по сравнению с 2012г. Основными производителями являются Башнефть, Омский НПЗ, КИНЕФ и НПЗ Лукойла в Кстове.

Мазут. Объем производства мазута в 2013г. составил 76,9 млн т (+4,6%). Основными производителями мазута являются КИНЕФ, НПЗ Лукойла в Кстове, Рязанская НПК, НПЗ Славнефти в Ярославле.

Бензин. Производство бензина в 2013г. выросло до уровня 38,8 млн т, что выше аналогичного показателя 2012г. на 1,6%. Основными производителями бензина являются Башнефть, Омский НПЗ, Рязанская НПК и НПЗ Лукойла в Кстове. Потребительские цены на все виды бензина выросли в течение 2013г. в среднем на 3%-5%.

Авиационный керосин. Объем производства авиационного керосина составил 10,3 млн т (+5,4%). Основными производителями керосина являются Омский НПЗ, Рязанская НПК, НПЗ Лукойла в Волгограде, НПЗ Славнефти в Ярославле.

Природный газ. Объем добычи газа составил 668 млрд куб м, что на 2% выше объемов добычи 2012г.

Пропан и бутан. Объем производства СУГ составил 12,2 млн т, что на 3,5% выше показателей 2012г. Основными производителями в 2013г. стали Тобольск-Нефтехим, Нижнекамскнефтехим, заводы Газпрома в Оренбурге и Сургуте.

Черные металлы. Производство черных металлов в 2013г. находилось на уровне 68,8 млн т, что на 2,2% ниже чем в 2012г. Крупнейшими производителями черных металлов в 2013г. стали заводы ММК, Северсталь, НЛМК и ЗСМК. ЗСМК с июня 2013г. снизил свое производство за счет прекращения производства проката толстого листа.

Цены на сталь в первой половине 2013г. находились в диапазоне $510 - $570 за тонну (-20-40$ к 2012г.), стабилизировавшись во второй половине года на отметке $525-$540 (на уровне 2012г.).

Трубы. В 2013г. произведено 9,9 млн т труб, что выше показателя 2012г. на 3,4%. Выксунский, Волжский и Челябинский трубопрокатные заводы являются крупнейшими производителями труб, увеличив в 2013г. производство на 14%, 9%, 2%, соответственно. Первоуральский НТЗ уменьшил производство на 9%.

Чугун. Производство чугуна в 2013г. осталось на уровне 2012г. и составило 50,0 млн т. Крупнейшими производителями чугуна стали НЛМК, ММК и Северсталь, однако эти заводы использовали чугун для внутреннего производства. Крупнейшими поставщиками чугуна на рынок являются Тулачермет и Уральская сталь.

Цемент. Производство цемента в 2013г. находилось на уровне 66,4 млн т, что на 8,0% больше, чем в 2012 году.

Удобрения и химикаты[1]. Производство удобрений и химикатов в 2013 г. было на уровне 70,1 млн т, что на 1,4% выше показателей 2012г.

Производство комплексных удобрений снизилось до 11,3 млн т (-0,1%). Цены на гидрофосфат аммония (ДАФ, комплексное удобрение) в 2013г. находились в диапазоне $440 - $490 за тонну, что на $70 ниже цен в 2012г.

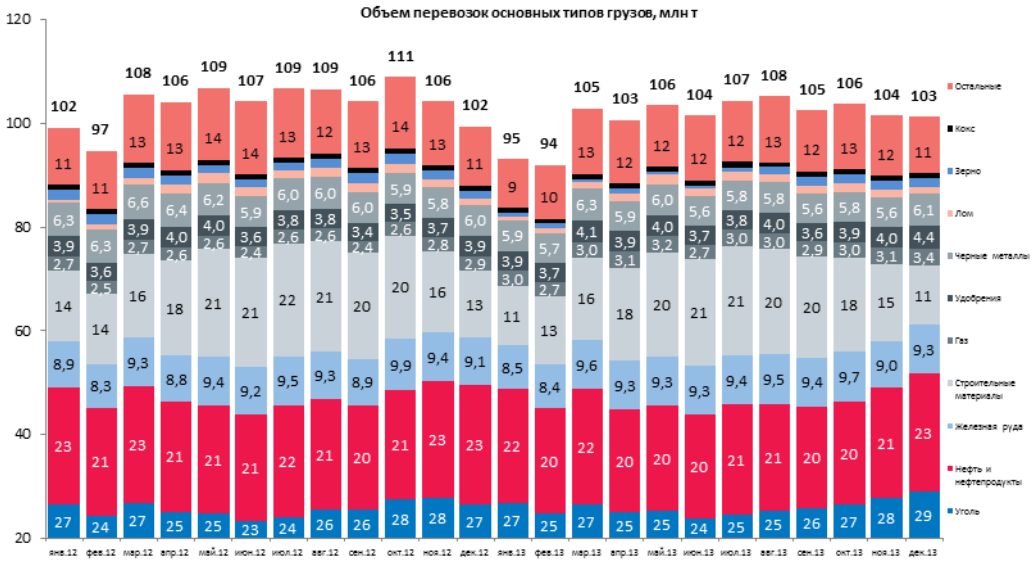
Производство калийных удобрений увеличилось на 7,7% до 10,1 млн т (+8,8%). Цена хлорида калия снизилась с $420 за тонну в начале 2013г. до $320 в конце года. Следует отметить, что в течение 2012г. цена хлорида калия снизилась с $480 до $420.

Производство азотных удобрений увеличилось до 17,9 млн т (+5,4%). Цена на карбамид в 2013г. находилась в диапазоне $300-$380 за тонну, при этом в 2012г. она была стабильна и находилась на уровне $400. Цены на аммиачную селитру в 2013г. находились в диапазоне $250-$300 за тонну, что на $20-$30 ниже, чем в 2012г.

Производство синтетического аммиака увеличилось до 14,4 млн т (+3,3%). Производство серы снизилось до 6,1 млн т (-6,1%), производство серной кислоты снизилось до 10,2 млн т (-7,2%).

Лесные грузы и целлюлоза. Объем производства леса, пиломатериалов и целлюлозы в 2013г. составил 29 млн т, что на 2,1% выше чем в 2012г.

Зерновые культуры. В 2013г. было собрано 95,3 млн т урожая зерновых, что на 20,8 млн т превышает показатели 2012г. В первой половине 2013г. цена тонны пшеницы находилась на уровне $340, после сбора урожая во второй половине года цена снизилась до уровня $230.



Грузовые перевозки на сети РЖД

В 2013г. грузовые перевозки снизились по сравнению с прошлым годом: объем погрузки составил 1 237,5 млн т (-2,8% или -34,8 млн тонн к 2012г.), грузооборот[2] — 1 971,5 млрд т-км (-1,6% или 32,6 млрд т-км).

Уголь. В 2013 г. перевезено 310,8 млн т угля (+1,0% по сравнению с 2012г.), грузооборот[2)] составил 775,5 млрд т-км (+5,4% к 2012 г.).

[1] В категорию «удобрения и химикаты» входят такие категории грузов, как комплексные удобрения, калийные удобрения, азотные удобрения, аммиак, сера и серная кислота

[2] Грузооборот не включает тару груженых и порожних вагонов

Объем перевозок угля в декабре 2013г. достиг уровня 29 млн т, что является историческим месячным максимумом перевозок угля, который обусловлен рекордным уровнем добычи.

Нефть и нефтепродукты. В 2013г. объем перевозок нефти и нефтепродуктов составил 250,3 млн т (-3,1%), грузооборот – 383,1 млрд т-км (-4,6%).

Доля перевозок сырой нефти сократилась с 17,1% в 2012г. до 12,7% в 2013г. и составила 32,5 млн т. Основными категориями нефтяных грузов перевозимых по железной дороге стали мазут (70,7 млн т; +2,0% к 2012г.), дизельное топливо (55,7 млн т; -3,8%), бензин (37,5 млн т; -3,0%), сырая нефть (32,5 млн т; -27,7%).

Сжиженный углеводородный газ. В 2013г. объем перевозок составил 38,5 млн т (+13,8%), грузооборот — 83,9 млрд т-км (+17,9%). Внутренние перевозки увеличились на четверть, экспортные перевозки увеличились на 5%. Основными драйверами роста были направления турецких и европейских портов. Отправки увеличились со станций Лимбей (НОВАТЭК) и Сывдарма (Газпромтранс и УНГК) ЯНАО и Сургут (Газпромтранс) и Пыть-Ях (СИБУР-Транс) ХМАО.

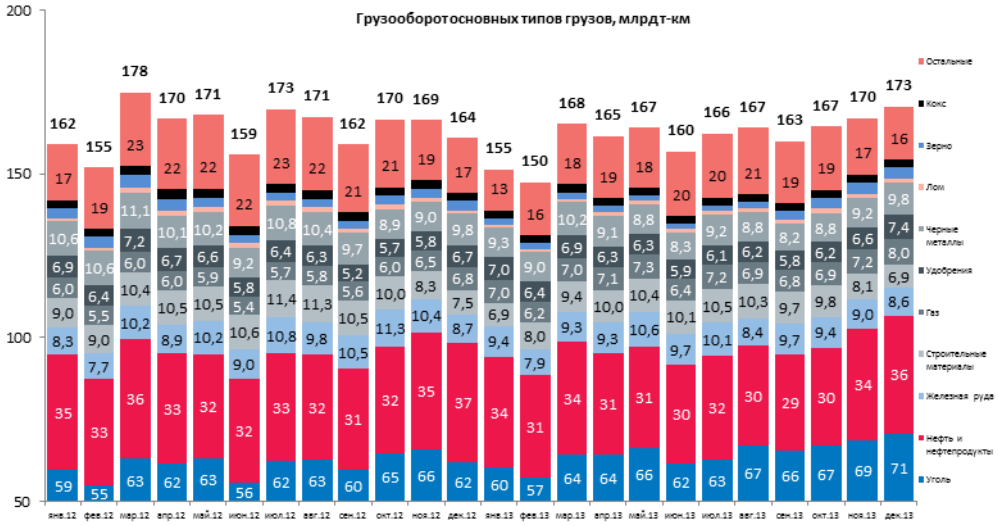
Строительные грузы. Общий объем перевозок строительных грузов в 2013г. составил 204,6 млн т (-7,5%), грузооборот – 110,1 млрд т-км (-5,0%). По перевозкам всех категорий строительных грузов наблюдалось снижение в 2013г.: щебень (-10% по сравнению с 2012г.), камень строительный (-2%), цемент (-2%), песок и глина (-5%), кирпич (-2%), зола и шлаки (-11%).

Черные металлы. В 2013г. объем перевозок черных металлов составил 70,1 млн т (-4,5%), грузооборот – 108,7 млрд т-км (-9,8%). Внутренние перевозки черных металлов снизились на 2,5%, экспортные на 7%. Основным драйвером падения экспортных перевозок стали отправки в Евросоюз и Китай. Следует отметить увеличение экспорта в США и Мексику. Отправки с ММК, ЧМК и НТМК уменьшились, с НЛМК и с Северстали остались на уровне 2012г.

Железная руда. В 2013г. объем перевозок железной руды составил 110,8 млн т (+0,6%), грузооборот – 111,4 млрд т-км (--3,9%). Грузооборот руды снизился из-за уменьшения объемов экспорта руды в Китай. Объемы отправок с Михайловского, Качканарского, Рудногорского и Ковдорского ГОКов и «Карельского окатыша» Северстали увеличились, со Стойленского и Оленегорского ГОКов - снизились.

Лом. В 2013г. объем перевозок лома составил 16,7 млн т (-7,2%), грузооборот – 14,0 млрд т-км (-9,7%). Потребление лома основными металлургическими предприятиями сократилось на 5%-15% по сравнению с 2012г. Исключением стал НЛМК, увеличивший на 7% перевозки лома на заводы в Новолипецке и Ревде.

Цветные металлы, руды и концентраты. В 2013г. объем перевозок цветных металлов составил 25,2 млн т (-7,5%), грузооборот – 36,0 млрд т-км (-2,5%). Сырье для производства цветных металлов составляет более 80% перевозок и осуществляется преимущественно на внутренних направлениях. Готовый прокат и сплавы цветных металлов перевозятся в США и европейские порты. На внутренний рынок перевозится не более 20% проката цветных металлов.



Цены на медь в первой половине 2013г. были более $8 000 за тонну, во второй половине года они снизились и зафиксировались в диапазоне $7 000 – $7 500. Цены на никель в начале 2013г. были на уровне $19 000 за тонну, во второй половине года наблюдалось снижение цен на четверть до $13 500 – $15 000 за тонну. Цены на алюминий повторили динамику цен никеля, снизившись с $2 200 за тонну в начале 2013г. до $1 750-$1 850 во второй половине года.

Зерновые культуры. В 2013г. объем перевозок зерновых культур составил 16,5 млн т (-18,3%), грузооборот – 27,4 млрд т-км (-19,9%). В первую очередь сильное падение связано с низкими объемами перевозок в начале 2013г.

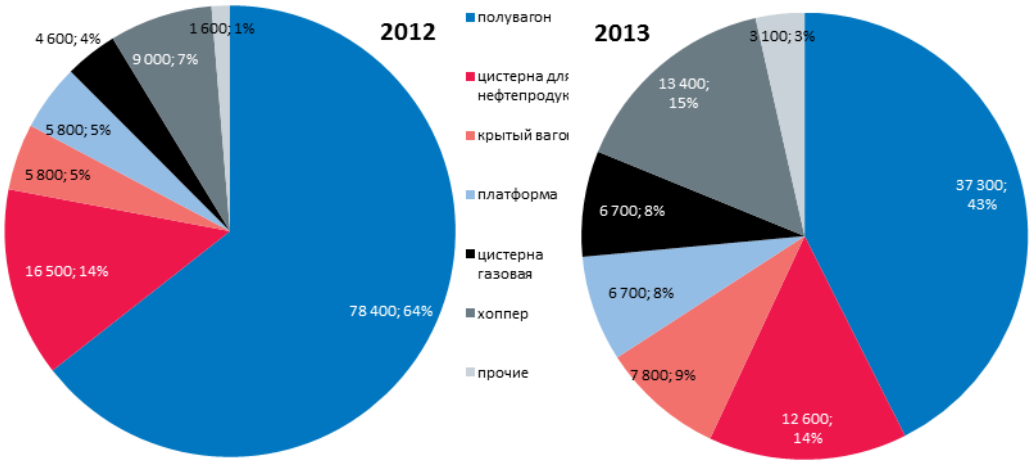
Удобрения. Вслед за увеличением производства удобрений в 2013г. выросли перевозки удобрений: погрузка составила 47,0 млн т (+4,2%), грузооборот – 77,2 млрд т-км (+1,9%). Внутренние перевозки сократились на 1%, экспортные перевозки увеличились на 7,5% благодаря росту экспорта калийных удобрений. Следует отметить увеличение объемов перевозок со станций Березники, Соликамск, Кошта.

Производство подвижного состава на «пространстве 1520»

В 2013г. заводами СНГ было произведено более 87 тыс. вагонов, что на треть ниже производства 2012г. В 2013г. загрузка производственных мощностей заводов СНГ составила 60%. В течение 2013г. на фоне снижения загрузки у российских заводов произошли изменения в номенклатуре выпускаемой продукции: переориентация на производство конкретных типов подвижного состава. Полувагоны продолжили строить на УВЗ, Алтайвагоне, ТВСЗ, Промтракторе, Новокузнецком и Барнаульском заводах. Нефтебензиновые цистерны производили УВЗ, ВКМ и Алтайвагон. Газовые цистерны выпускал ВКМ, хопперы - Брянский завод, ВКМ и ТВСЗ. Универсальные и фитинговые платформы строили Алтайвагон, ЗМК и Трансмаш в Энгельсе, Рославльский вагоноремонтный завод. Крытые вагоны строили Алтайвагон и Армавирский завод тяжелого машиностроения.

Полувагоны. В 2013г. построено более 37 тыс. полувагонов (в два раза меньше чем в 2012г.). 10% объёма выпуска составили полувагоны нового поколения, которые были произведены на УВЗ, ТВСЗ и Казахстанском ВСЗ. Российские заводы выпустили около 80% полувагонов в СНГ, украинские заводы сократили производство полувагонов в 5 раз. Производство белорусских и казахских вагоностроителей было на таком же уровне, как и в 2012г. В начале 2013г. цены на вагоны находились на уровне $55 000 за ед., в конце 2013г. - снизились до $49 000 - $52 000.

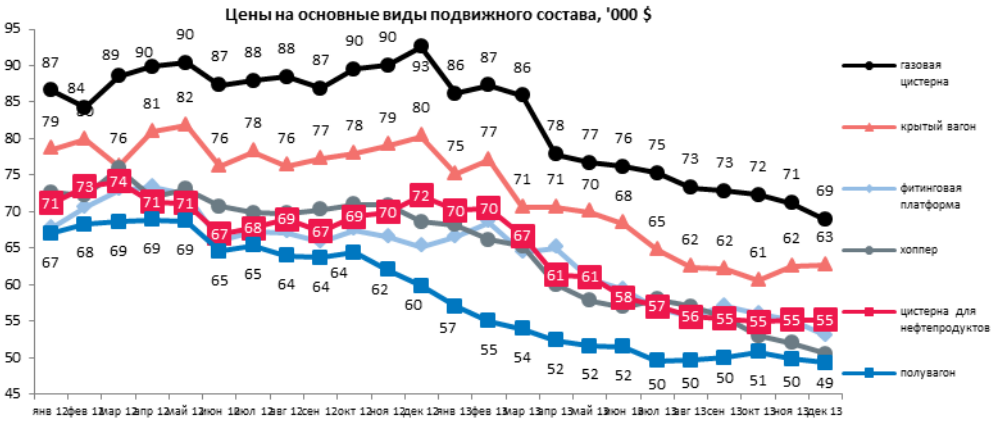
Нефтебензиновые цистерны. В 2013г. произведено около 13 тыс. нефтяных цистерн (на четверть меньше чем в 2012 г.). Цены на цистерны снизились с $72 000 за ед. в начале года до $52 000 - $55 000 в конце года.



Хопперы. В 2013г. построено более 13 тыс. хопперов (в полтора раза больше чем в 2012г.). Производство зерновозов и цементовозов в 2013г. увеличилось двукратно по сравнению с 2012г., производство минераловозов и дозаторов сократилось на примерно на 10% и 30%, соответственно. Цены на цементовозы в конце 2013г. находились в диапазоне $47 700 - $56 000 за ед., на зерновозы — $52 600 - $56 000 за ед., на минераловозы — $49 900 - $54 000 за ед.

Крытые вагоны. В 2013г. построено около 8 тыс. крытых вагонов (на треть больше чем в 2012г.). Цены на крытые вагоны в течение 2013г. снизились с $80 000 за ед. до уровня $60 500 - $64 000.

Газовые цистерны. Газовых цистерн построено около 7 тыс. ед. (в полтора раза больше, чем в 2012г.). Цены на данный вид подвижного состава в декабре 2013г. находились в диапазоне $68 000 - $76 000 за ед., в начале года цена газовой цистерны превышала $90 000 за ед.



Платформы. В 2013г. построено около 4 тыс. фитинговых платформ, что соответствует показателю 2012г., и около 3 тыс. универсальных платформ (на две трети больше, чем в 2012г.). Цены на разные типы платформ в декабре 2013г. находились в диапазоне $48 700 - $58 000 за ед. В начале 2013г. цена на платформу составляла около $65 000 за ед.

Данные по производству подвижного состава предоставлены информационным сервисом «Рынок подвижного состава».

Российский рынок оперативного лизинга подвижного состава

В декабре текущего года произошло сезонное снижение ставки на полувагоны до $17-$18 в сутки под воздействием сезонных факторов. Ставки на все остальные виды подвижного состава стабилизировались относительно показателей ноября 2013г.

Суточные ставки на крытые вагоны сохранились на уровне $32. Суточные ставки на универсальные и фитинговые платформы находились на уровне $27 и $30, соответственно. Ставка на хопперы-минераловозы составила $26 в сутки. Ставки на зерновозы и цементовозы на $2-$3 выше, чем ставки на минераловозы. Суточные ставки на нефтебензиновые цистерны находились в диапазоне $26-$28. Ставка газовые цистерны снизились до $44. Ставки на цистерны для пищевых грузов также снизились и находятся на уровне $33-$34 в сутки.

В целом в течение 2013г. ставки аренды снижались на все типы подвижного состава, в среднем потеряв примерно 20% за год, исключение составили ставки на полувагоны, которые достигли минимальных значение еще в конце 2012г.

Ставки на полувагоны весь 2013г. находились в диапазоне $17 - $21 в сутки. Суточная ставка на нефтебензиновые цистерны снизилась с $37 в конце 2012г. до $27 в конце 2013г. Ставки на универсальные и фитинговые платформы снизились с $37 в конце 2012г. до $27 и $30 в конце 2013г., соответственно. Ставки на хопперы-минераловозы в конце 2012г. составляли $35 и снизились до $26 в сутки. Ставки на газовые цистерны снизились с $57 в сутки в конце 2012г. до $41 в конце 2012г. Суточная ставка на крытые вагоны составляла $39 в конце 2012г. и снизилась до $32 в конце 2013г.

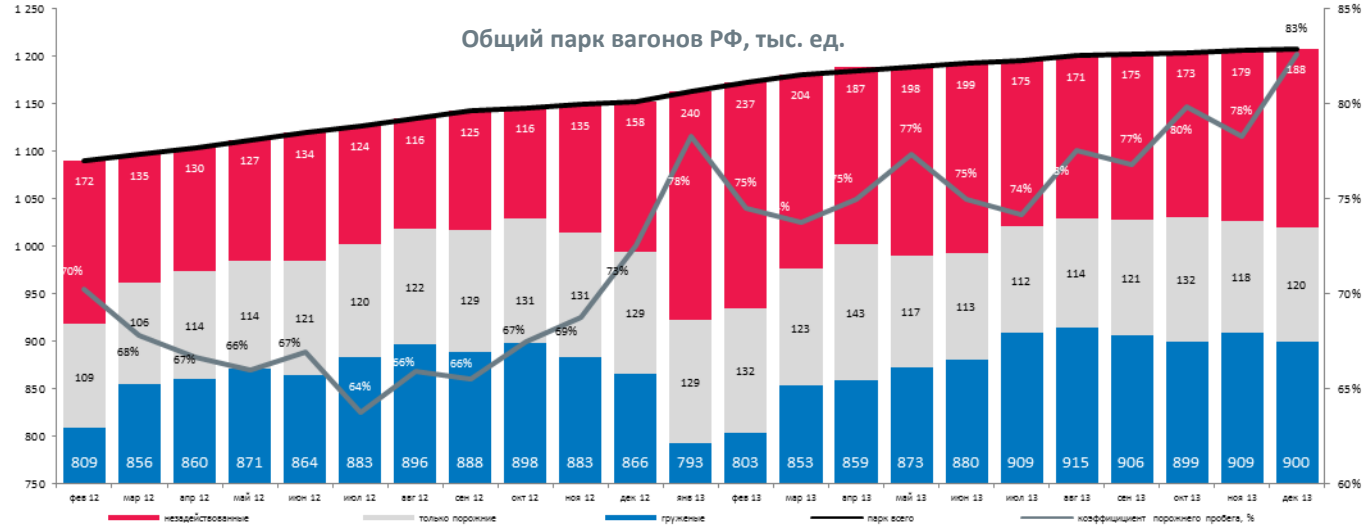
Состояние текущего российского парка грузовых вагонов

В течение 2013г. вследствии снижения объемов перевозок и увеличения парка подвижного состава произошел рост парка, не задействованного в перевозочном процессе, и коэффициента порожнего пробега по сравнению с аналогичными показателями 2012г. Общий парк вагонов РФ увеличился с 1 150 тыс. вагонов в начале 2013г. до около 1 210 тыс. вагонов в конце 2013г.

Парк незадействованных вагонов в 2013г. изменился с 240 тыс. ед. подвижного состава в первом квартале 2013г. до 170 – 190 тыс. ед. во второй половине года. Однако этот показатель на 50-60 тыс. ед. превышает аналогичный показатель2012г. По нашим оценкам, профицит вагонного парка составлял 70-90 тыс. вагонов.

Парк полувагонов в РФ составлял 550 тыс. ед., в среднем ежемесячно 60 тыс. единиц из которых не было задействовано в перевозках. Парк цистерн составлял 290 тыс. единиц (32 тыс. - газовые), не задействовано в перевозках около 30 тыс. ед. Парк крытых вагонов составлял 74 тыс. ед., не задействовано - 20-23 тыс. вагонов. Парк универсальных платформ составлял 66 тыс. ед., не задействовано в перевозках - 16-19 тыс. ед. Парк фитинговых платформ составлял 46 тыс. ед. Незадействованный парк фитинговых платформ составлял 13-15 тыс. ед.

Парк зерновозов составляет 41 тыс. ед. Парк незадействованных зерновозов в сезон сбора и перевозки урожая составлял 2-5 тыс. ед. В низкий сезон он достигал половины парка: около 5-7 тыс. зерновозов использовалось для перевозок минеральных удобрений. Парк минераловозов составлял 37 тыс. ед. Незадействованный парк минераловозов составлял 5-7 тыс. ед.

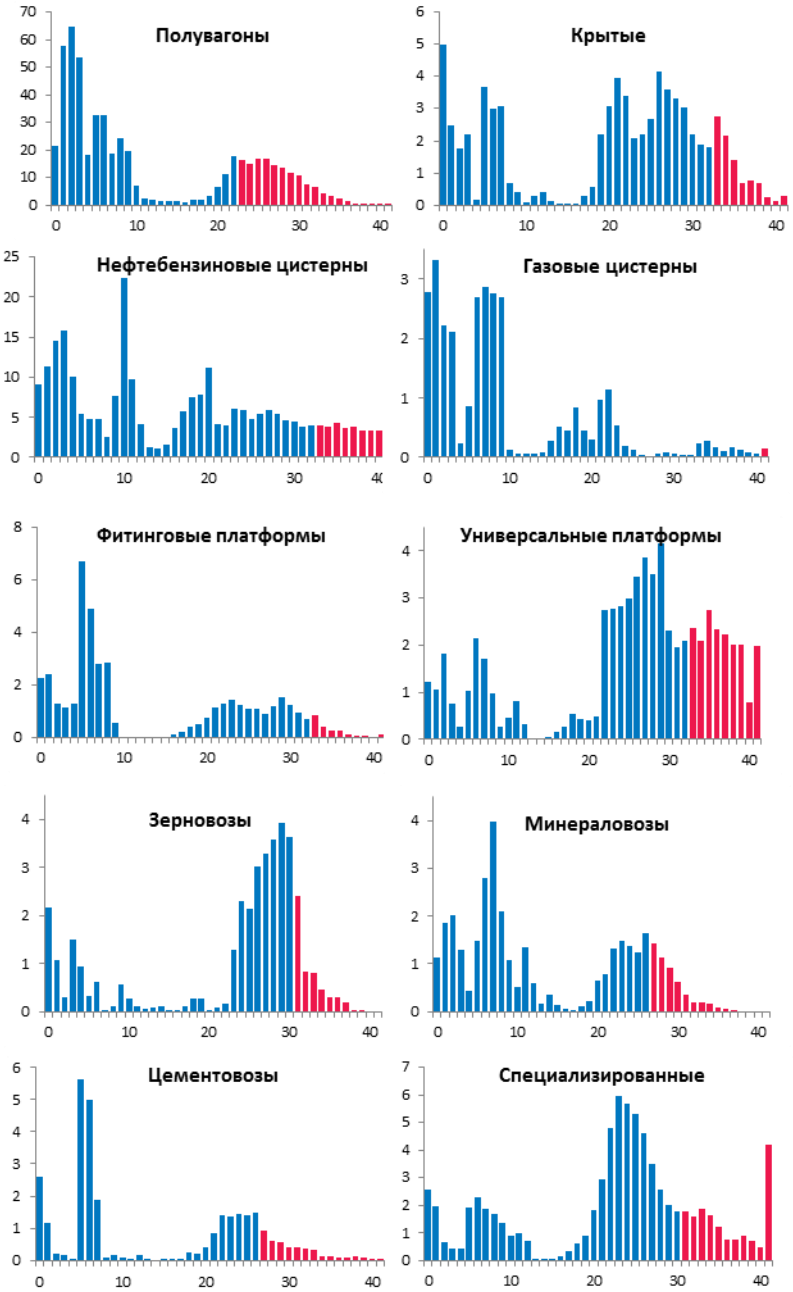


Коэффициент порожнего пробега в течение 2013г. находился в диапазоне 75% - 80%, среднегодовое значение коэффициента порожнего пробега - 76,7%. В 2012г. этот показатель находился в диапазоне 65%-70%. Такое повышение, в первую очередь, связано с увеличением коэффициента порожнего пробега у полувагонов с 55,2% в 2012г. до 71,0% в 2013г.

Возрастная структура парка

Средний возраст российского парка вагонов составляет примерно 16 лет. Возрастная структура различных типов подвижного состава существенно различается. За последние 7 лет в период активного производства выпущено более 550 тыс. вагонов, в значительной степени обновлены парки полувагонов, нефтебензиновых и газовых цистерн, а также крытых вагонов и минераловозов.

Полувагоны. Несмотря на то, что в последние 5 лет было построено более 300 тыс. полувагонов, на сети осталось около 140 тыс. полувагонов (26% парка) с продленным срок службы. Окончания нормативного срока службы в ближайшие 5 лет ожидает ещё около 40 тыс. полувагонов (8%). Полувагонов возрастом от 10 до 20 лет в парке крайне мало, что обусловлено провалом производства в 2000-е годы. При условии списания всех «продленных» вагонов в течении 5-7 лет, к 2020г. старых полувагонов на сети РЖД не останется. Средний возраст парка полувагонов составляет около 12 лет.



Нефтебензиновые цистерны. Нефтебензиновые цистерны имеют самую равномерную возрастную структуру среди всех типов подвижного состава. Срок службы продлен у 40 тыс. цистерн (15%). Окончание срока службы в ближайшие 5 лет ожидает 22 тыс. цистерны (8%). Средний возраст парка нефтебензиновых цистерн - 18 лет.

Газовые цистерны. Парк газовых цистерн – один из самых молодых парков железнодорожных вагонов. В ближайшие 5 лет ожидает списания 2% данного вида подвижного состава. Спрос на новые газовые цистерны будет зависеть от увеличения железнодорожных перевозок газовых грузов. Средний возраст газовых цистерн - 10 лет.

Платформы. Парк фитинговых платформ за последние 5-7 лет значительно обновился. 2,5 тыс. фитинговых платформ (5%) имеют продленный срок службы. В ближайшие 5 лет ожидают списания ещё около 6 тыс. фитинговых платформ (13%).

Парк универсальных платформ – один из самых старых парков среди всех типов подвижного состава. 19 тыс. платформ (28%) имеют продленный срок службы. В ближайшие 5 лет еще 14 тыс. платформ (21%) достигнут окончания срока службы. Только 20% универсальных платформ имеют возраст менее 20 лет. Средний возраст фитинговых платформ - 14 лет, универсальных платформ – 26 лет.

Крытые вагоны. Превышен срок службы у 9 тыс. крытых вагонов (12%). В ближайшие 5 лет еще 12 тыс. крытых вагонов (17%) достигнут окончания срока службы. Средний возраст российского парка крытых вагонов – 20 лет.

Хопперы. Превышен срок службы у 5 тыс. зерновозов (14%), 5 тыс. минераловозов (15%), 4 тыс. цемнтовозов (14%). В ближайшие 5 лет превысят нормативный срок службы еще 17,5 тыс. зерновозов (46%), 7 тыс. минераловозов (20%), 7 тыс. цементовозов (23%). Средний возраст зерновозов составляет 23 года, минераловозов – 14 лет, цементовозов – 14 лет.

Прочие специализированные вагоны. Парк прочего специализированного подвижного состава имеет средний возраст 23 года. Парк с продленным сроком службы составляет 16 тыс. вагонов (21%), в ближайшие 5 лет окончания срока службы достигнут еще 15 тыс. вагонов (19%).

Правительство разрабатывает меры, направленные на обновление и модернизацию подвижного состава, среди которых: увеличение тарифов для перевозки в вагонах с продленным сроком службы, увеличение стоимости капитального ремонта с продлением, уменьшение срока самого продления, программа утилизации старых вагонов, субсидирование покупки вагонов нового поколения. Реализация этих мер ожидается в 2014-2015гг.

Состояние текущего парка локомотивов

Парк локомотивов состоит из 23 тыс. магистральных локомотивов, а также 7 тыс. маневровых локомотивов. Из них 14 тыс. локомотивов (45%) имеют продленный срок службы. В ближайшие 5 лет достигнут окончания срока службы еще 8 тыс. локомотивов (28%). Средний возраст локомотивов составляет 28,5 лет при среднем сроке службы в 30 лет.

Ежегодно локомотивостроение увеличивается и уже достигло производства 600 ед. в год, тем не менее, этого недостаточно для полноценного обновления парка локомотивов. Правительство рассматривает возможность привлечения частного капитала в локомотивный сегмент железнодорожного рынка.

Крупнейшие сделки на железнодорожном рынке РФ в 2013 году

Объем сделок на вторичном рынке вагонов в 2013г. составил около 60 тыс. вагонов или 86,8 млрд. руб. Большинство крупных сделок, направленных на обеспечение долгосрочного доступа к грузовой базе, были осуществлены еще в 2012г. В 2013г. продолжилась консолидация парков старых зерновозов и универсальных платформ в холдинге РусТрансКом. GlobalTrans, УВЗ-Логистика и РусТрансКом в 2013г. наращивали парк за счет органического роста, профинансированного Сбербанком и ВТБ, а также в рамках сделок по слиянию и поглощению

дата	сторона 1	сторона 2	тип сделки	сумма	кол-во вагонов	тип вагонов
янв.13	РТК	ПГК	продажа акций Русагротранс	4,16 млрд руб	45,7% акций	зерновозы
фев.13	Globaltrans	ММК-Транс	продажа компании	8,0 млрд руб	3 584 10	полувагоны локомотивы
фев.13	Сбербанк Лизинг	НТС	возвратный лизинг	6,0 млрд руб	3 300	цистерны
май.13	Сбербанк Лизинг	УВЗ-Логистик	лизинг	17,0 млрд руб	7 500	полувагоны и цистерны
авг.13	ТрансОйл	ПГК	продажа вагонов	16,0 млрд руб	10 000	цистерны
окт.13	А-Транс (РТК)	ТрансФин-М	лизинг	8,6 млрд руб	3 490 782	платформы полувагоны
окт.13	СУЭК	ОВК	аренда 5 лет с правом выкупа	12-15 млрд руб	6 000	полувагоны 25тс
ноя.13	Rail Garant	Сибур-Транс	продажа вагонов	11,5 млрд руб	4 364	газовые цистерны
ноя.13	РТК	ТрансЛес	продажа компании	3,0 млрд руб	8 000	платформы и полувагоны
Итого				**86,8 млрд руб**	**60 030**	

Мировой рынок оперативного и финансового лизинга

В декабре 2013г. Sumitomo Corporation приобрела американского оператора железнодорожных вагонов Flagship. Стоимость покупки составила $1,1 млрд, размер парка компании составляет 15 тыс. вагонов.

Также в декабре 2013г. Element Financial Corporation (TSX:EFN) предоставило финансирование Trinity Industry (NYSE:TRN), (в размере $2,0 млрд. Финансирование будет предоставлено в течение двух лет для обновления парка, сделок возвратного лизинга и обновления производственных мощностей.

В августе 2013г. Укразализныця подписала семилетний договор на лизинг 350 локомотивов (годовая ставка составляет 9,5%) с молдавской лизинговой компанией Premier Leasing, сумма сделки составляет $2,8 млрд.

VTG и Kuehne & Nagel в мае 2013г. подписали соглашение по расширению логистического бизнеса совместного предприятия Transpetrol, VTG будет принадлежать 74,9% акций Transpetrol, Kuehne & Nagel – 25,1%. Transpetrol планирует выходить на рынок СНГ.