



ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ

РЖД.ПАРТНЕР

WWW.RZD-PARTNER.RU

**Исследование
в сфере оценки
потребителями
качества услуг
на рынке
грузоперевозок
железнодорожным
транспортом**

**I квартал
2022**

ВВЕДЕНИЕ

Журнал «РЖД-Партнер» проводит исследование по оценке потребителями качества продуктов и услуг, ценовой политики, дополнительных сервисов и специальных предложений на рынке грузоперевозок магистральным железнодорожным транспортом – Индекс качества.

С 2016 года Индекс выходит 1 раз в квартал. Модификация формата проекта обусловлена опытом его реализации и изменениями, происходящими на рынке железнодорожных перевозок. Сбор мнений респондентов осуществляется путем анкетирования и интервьюирования, в исследовании принимают участие менеджеры высшего и среднего звена компаний, являющихся пользователями услуг на рынке грузоперевозок магистральным железнодорожным транспортом.

Исследование проводится на основе репрезентативной выборки. В нем принимают участие более 100 компаний, представляющих различные отрасли промышленности и регионы.

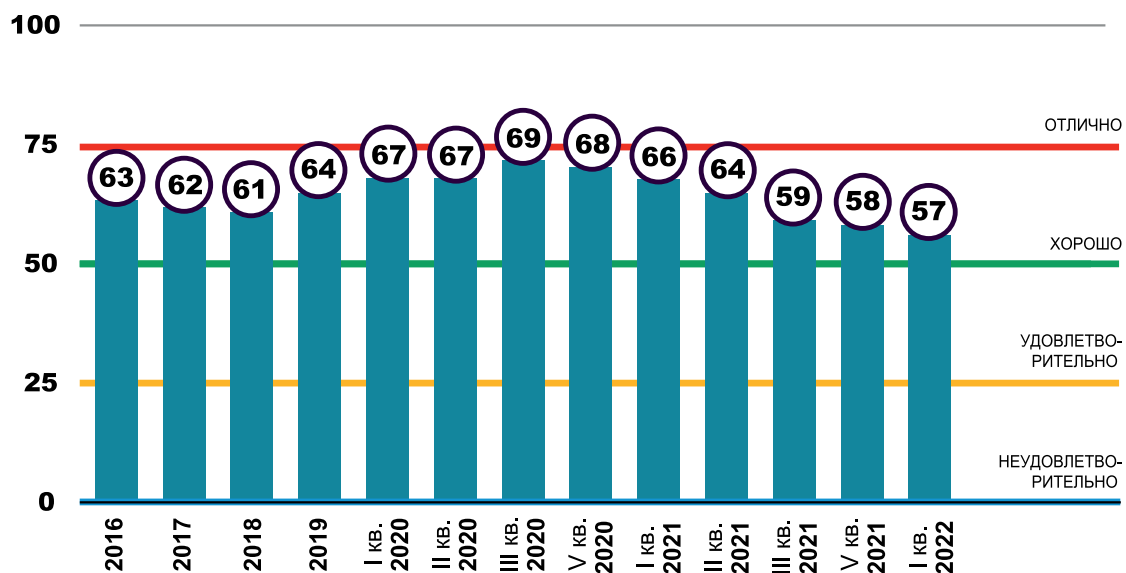
В рамках анкетирования респондентам предлагается оценить текущую ситуацию по отдельным критериям по 100-балльной шкале с классификацией: 0–25 баллов – оценка «неудовлетворительно», 25–50 – «удовлетворительно», 50–75 – «хорошо», 75–100 – «отлично» (участники исследования при этом проинформированы, что проставляемый ими балл соответствует той или иной оценке). На основании собранных данных выполняется расчет Индекса общего уровня удовлетворенности качеством услуг, обобщающего все полученные оценки.

В настоящем отчете представлен анализ данных как обобщенного Индекса, так и по отдельным его составляющим с обзором высказываний респондентов, полученных в ходе опроса. Мнения, прозвучавшие в интервью, приводятся в виде цитат, выделенных *курсивом*. При этом цель исследовательской группы заключается именно в представлении обзора мнений респондентов как отражения их деловых настроений.

В рамках проведения исследования сформирована Экспертная группа, задачей которой является анализ прозвучавших мнений и наблюдаемых тенденций. В отчет включены выводы группы.

РЕЗЮМЕ

По итогам I квартала 2022 года Индекс качества, обобщающий оценки потребителями уровня качества услуг на рынке грузоперевозок магистральным железнодорожным транспортом, составил 57 баллов. По сравнению с IV кварталом 2021 года показатель уменьшился на 1 пункт.





ПОЛУЧИТЕ БЕСПЛАТНУЮ
ДЕМОВЕРСИЮ ОБЗОРА
СТАВОК ОПЕРАТОРОВ!



Средние значения ставок за месяц, динамика и прогноз на перспективу.
Сканируйте QR-код, отправьте заявку и получите демоверсию обзора.

При оформлении подписки на «РЖД-Партнер» на 2022 год
вы будете получать обзор ежемесячно.

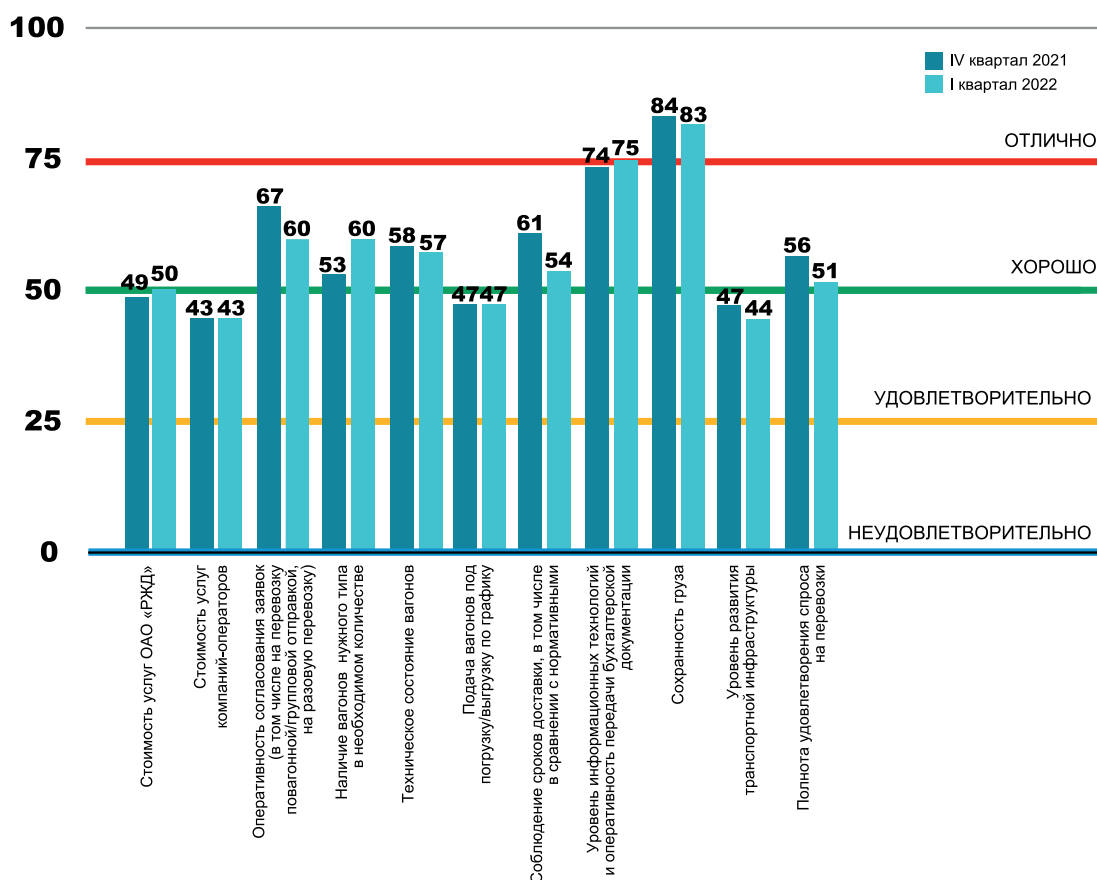


+7 (812) 418-34-99



RASP@RZD-PARTNER.RU

Анализ структуры Индекса качества в I квартале 2022 г. по сравнению с IV кварталом 2021 г.



В I квартале 2022 года по сравнению с предыдущим периодом обобщенный Индекс качества потерял 1 балл.

Пять критериев исследования уменьшили свои значения, три – прибавили в весе, а два – сохранили свои значения. Примечательно, что два таких ключевых для грузоотправителя показателя, как «оперативность согласования заявок (в том числе на перевозку повагонной/групповой отправки, на разовую перевозку)» и «соблюдение сроков доставки, в том числе в сравнении с нормативными», сократились на 7 пунктов каждый.

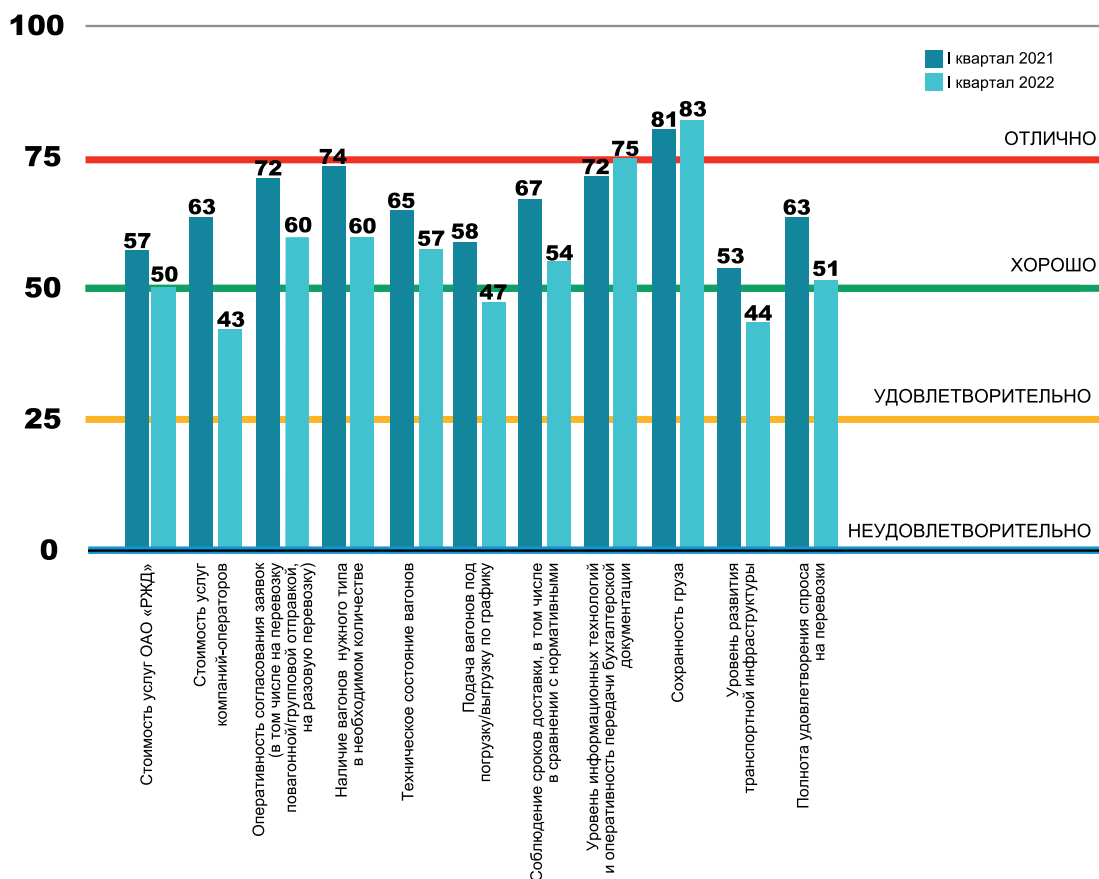
Неудивительно, что в итоге критерий «полнота удовлетворения спроса на перевозки» уменьшился сразу на 5 пунктов. Несколько меньше потерял «уровень развития транспортной инфраструктуры» – минус 3 пункта. По 1 пункту не досчитались «техническое состояние вагонов» и «сохранность груза».

Такие показатели, как «стоимость услуг компаний-операторов» и «подача вагонов под погрузку/выгрузку по графику» сохранили свои значения на уровне предыдущего квартала.

Более заметную положительную динамику продемонстрировал критерий «наличие вагонов нужного типа в необходимом количестве» – на 7 пунктов. Несколько меньше (по 1 пункту) увеличились

«стоимость услуг ОАО «РЖД» и «уровень информационных технологий и оперативность передачи бухгалтерской документации».

Анализ структуры Индекса качества в I квартале 2022 г. по сравнению с I кварталом 2021 г.



По сравнению с I кварталом 2021 года в I квартале 2022 года значение обобщенного Индекса качества уменьшилось на 9 пунктов.

По сравнению с аналогичным периодом прошлого года прибавили лишь два критерия исследования – «уровень информационных технологий и оперативность передачи бухгалтерской документации» и «сохранность груза» – на 3 и 2 пункта соответственно. Остальные девять критериев продемонстрировали негативную динамику.

Более всего, сразу на 20 пунктов, ухудшилась балльная оценка такого критерия, как «стоимость услуг компаний-операторов». Логично потерял и показатель «наличие вагонов нужного типа в необходимом количестве» – 14 пунктов. Следом уменьшились взаимосвязанные критерии эффективной организации перевозки: «соблюдение сроков доставки, в том числе в сравнении с нормативными», «оперативность согласования заявок (в том числе на перевозку повагонной/групповой отправкой, на разовую перевозку)» и «подача вагонов под погрузку/выгрузку по графику» – на 13, 12 и 11 пунктов соответственно.

Критерий «полнота удовлетворения спроса на перевозки» отреагировал на имеющиеся недостатки и также потерял 12 пунктов. «Уровень развития транспортной инфраструктуры» сократился в этот раз 9 пунктов, «техническое состояние вагонов» – на 8, а «стоимость услуг ОАО «РЖД» – на 7.

Анализ интервью респондентов

Ситуацию в I квартале по всем критериям разумно делить на периоды до и после 24 февраля. Никто из респондентов раньше с подобным санкционным давлением не сталкивался, поэтому на рынке сейчас непонятно и неопределенно. Тем не менее пока РЖД со своими тарифами является самым дешевым перевозчиком в России, поэтому часть отправителей по такому показателю, как «стоимость услуг ОАО «РЖД», оставили высокую оценку. *«Инфляция есть, но пока ЦБ смог вернуть курс доллара в приемлемые границы, – говорит респондент. – Однако если курсовая разница будет расти, то и рост тарифов неизбежен»* *. По его мнению, РЖД придется пожертвовать какими-то программами развития, так как очень важно удержать цены от скачкообразного роста.

В целом для РЖД тарифный вопрос сейчас – это вопрос грамотного подхода: если увеличить объемы перевозок, то и тарифы значительно поднимать не придется. В идеале было бы лучше сохранять их на имеющемся уровне, говорят грузовладельцы, а если заводить речь о повышении, то это разумно делать в отдельных сегментах, в первую очередь контейнерном, в связи с уходом морских контейнерных перевозчиков и сокращением экспорта/импорта.

Если стабилизировать железнодорожный тариф, то часть грузопотока удастся отыграть у автоперевозчиков. У последних сложилась непростая ситуация: в связи с ростом цен на запчасти для автобусов автоперевозчики поднимают цены и железнодорожные тарифы, успешно конкурируют с автомобильными уже даже на коротком плече до 2–3 тыс. км. И этот рост цен в автосегменте явно не остановится, прогнозируют отправители, так как он обусловлен не только реформатированием рынка из-за санкций, но и проблемами с кадрами, массово уходящими в курьерскую доставку.

Конечно, практически все опрошенные участники исследования крайне озабочены постановкой вопроса о ежеквартальной индексации, поскольку это нарушает все прежние договоренности.

«Похоже, что такое решение находит поддержку у регуляторов. Правда, не в том варианте, какой выдвинули в ОАО «РЖД». Но все равно хорошего мало, – говорит один из отправителей. – А если еще пройдет идея увеличения экспортной надбавки, то станет совсем тяжело. И так – у экспортеров проблемы с вывозом продукции за рубеж. Даже не столько с вывозом, сколько со своевременным получением денег за товар. Тем не менее в РЖД почему-то считают, что если на зарубежных рынках установились высокие цены, значит, с экспортера можно автоматически брать больше».

В отличие от перевозчика, операторы по-прежнему стремятся удерживать высокие ставки, но, как говорят респонденты, это терпимо. *«В IV квартале мы ставили здесь 10 баллов, сейчас – 60, хотя рост ставок продолжился и по-прежнему операторы, а не мы, диктуют свои условия подсыла вагонов»,* – говорит отправитель.

Сейчас главное отправить вагон в срок, поэтому некоторым грузовладельцам приходится брать и дорогой подвижной состав. *«В конце I квартала ставки оставались высокими. Но по крайней мере у нас они не росли, – рассказывает представитель строительного сегмента. – Кроме того, если ранее и по высокой цене не было твердых гарантий подсыла, то теперь стало лучше».*

Напомним, что в IV квартале 2021 года операторам стало невыгодно предоставлять полувагоны по длительным контрактам, где были обязательства фиксировать цену на определенном уровне. Доходнее было заплатить штраф и увести вагоны туда, где выше ставки.

Сейчас ситуация стабилизировалась. *«Стало больше предсказуемости, – соглашается грузой респондент. – В IV квартале 2021 года ситуация была иной: что-то произошло – вагоны приходили в другие сроки или на других условиях (выставлялись дополнительные платежи, штрафы, сборы – все по максимуму). А не нравится, говорили, ищите другого оператора».* Высокие ставки накладывались на локальный дефицит подвижного состава. Сейчас рынок ведет себя более предсказуемо. Грузовладельцы могут ориентироваться уже на определенный уровень ставок аренды.

Что касается обеспеченности подвижным составом, то, как отмечают респонденты, универсальных вагонов много, но парк разношерстный, кроме того, раскидан по всей сети. Сейчас у всех меняются планы формирования и грузопотоки – и грузоотправителям их приходится собирать по крупицам.

«Вагоны распределяются крайне нерационально. Найти их сложно, уходит масса времени, – говорит представитель сегмента строительных грузов. – Управление парком полувагонов требует большей организации, поэтому мы вынашиваем идею организации электронной площадки, где грузоотправители-карьереры, трейдеры, операторы и собственники будут искать наиболее подходящие сторонам сделки». Он также поделился, что на рынке уже есть компания, которая готова этим заниматься, и в августе планируется запуск подобной площадки.

Другой респондент, рассуждая об этой же проблеме, озвучил предложение передать часть парка полувагонов под управление ОАО «РЖД»: *«Необходима консолидация парка. А пока получается, что парк разбит на мелкие партии, которые гоняют по сети туда-сюда. Получается, вагонов мало – плохо, но когда вагонов много и их приходится собирать из разных мест – не лучше. Ведь это дополнительные трудозатраты наших специалистов по логистике».*

По критерию «оперативность согласования заявок» многие респонденты снизили свою оценку. Ситуация складывалась не лучшим образом, некоторые направления согласовывались сложно и долго. При этом речь не только о восточном направлении. Многие отправители давно исключили Дальний Восток из своих логистических цепочек. *«Автовоз из Москвы в Хабаровск идет в среднем до 25 суток. Да, это очень долго, но бодаться с железной дорогой тоже бесполезно, это борьба с ветряными*

мельницами, – приводит пример представитель автопрома. – Втиснуться на Дальний Восток нам и раньше было сложно, не говоря уже о проблемах с выгрузкой внутри Владивостокского узла, а дальше будет еще хуже».

В I квартале заявки формально согласовывались, но сеть встала фактически еще до начала спецоперации, буквально с начала года, говорит владелец лесных грузов. По его словам, именно перевозки государственного назначения мешали обычному движению, везли горючее, технику, это тормозило все остальное. Так что после событий конца февраля восточное направление практически встало, подтверждает грузой респондент.

«На Северо-Западе тоже сложно, если не сказать трагично. В связи с санкциями отправить нашу экспортную продукцию в Европу с Урала через порты Санкт-Петербурга теперь нельзя, – вздыхает грузовладелец. – Сейчас для нас острая проблема – это полный пересмотр логистики экспортных поставок. Так как этот поток вряд ли удастся перевести на Дальний Восток из-за фактически дискриминационного доступа, то рассматриваем варианты отправок через Иран, но это вряд ли будет простая и дешевая история».

Сроки доставки, как и оперативность согласования заявок, оказались в тоне падения. К слову, подобных низких значений еще не фиксировалось за всю историю наблюдений. Перегоны забиты поездами, скорость доставки по сравнению с прошлым годом замедлилась. Хуже всего на ОЖД, Горьковской, Московской железных дорогах, сообщил один из отправителей строительных грузов.

Как отметили некоторые респонденты, на железных дорогах пытались объяснить сложности на сети перевозками для нужд спецоперации на Украине. *«Но элементарная логика показывает, что в таком случае поезд с одним танком должны пару раз туда и обратно свозить, чтобы отправить необходимое количество техники и создать проблемы для перевозок всех остальных (традиционных для российской экономики) грузов, – возмущается отправитель. – Не получается принять такое объяснение – масштабы перевозок и там и тут несопоставимы. Значит, узкие места образуются по другим причинам».*

Другой респондент более комплексно охарактеризовал эту ситуацию. По его словам, проводимая спецоперация наглядно показала, что с точки зрения РЖД никакого планирования поведения в таких ситуациях предусмотрено не было, равно как и защиты российских производителей.

Как полагают многие грузовладельцы, все упирается в локомотивы, которые распределены по сети так, что стало не хватать локомотивных бригад. Одно время можно было сослаться на сложности, вызванные мерами по борьбе с коронавирусом, но сейчас все возвращается к прежним нормативам работы. Однако плечи глинные, переработок много, потому увеличивается количество отгулов машинистов. Причины цепляют огна грузую, и их не разорвать.

«Официальной информации на эту тему нет. Остается только догадываться, почему партия вроде бы достаточный, но там, где требуется подать локомотив, вовремя не получается», – говорит отправитель. Другой респондент здесь же добавил, что не хватает, скорее, не машинистов, а самих локомотивов. Но это не проверить, так как, по отчетам РЖД, локомотивов доста-

точно. *«Может, они где-то есть, но не на наших маршрутах. В последнее время в пути поезд задерживается довольно часто. Иногда на неделю. Дошло до того, что из-за этого у нас однажды был нарушен производственный цикл: груз не дошел вовремя, пришлось работать какое-то время вхолостую»,* – вздохнул отправитель.

С учетом всех вышеназванных трудностей неудивительно, что оценка полноты удовлетворения спроса – на историческом минимуме. *«Вроде что-то немного улучшится, а потом все сползает на прежний уровень, – говорит отправитель. – Понятно, что РЖД заинтересованы наполнить сеть. А чем – неважно. Можно везти уголь. Кроме как железной дорогой его и не отправишь. Но ведь есть масса грузов, которые не могут принять на сеть. Много узких мест. И приходится грузить на автотранспорт».* Другой респондент также подтвердил, что лучше и дешевле везти автомашиной даже на дальние расстояния. *«Старемся по максимуму использовать автотранспорт. Доля железнодорожной отправки остается уже только потому, что у клиента логистика заточена на РЖД или же отправляется большая партия – и ее нельзя доставить частями, а только целиком»,* – объясняет он.

Отдельные грузоотправители жалуются на то, что из-за неприятия сетью РЖД не получается грузить больше. *«В 2021 году погрузили меньше на 200 тыс. т грузов. Спрос был, но в II и III кварталах не было вагонов – даже по высокой цене, – рассказывает представитель сегмента строительных грузов. – В IV квартале они появились, но к нам в нужном количестве не могли пробиться по сети».*



Собственно, проблему дефицита универсального парка сначала на РЖД не признавали, пока президент страны не поинтересовался причинами роста цен на стройматериалы по госконтрактам на строительство автодорог. Тогда и начали разбираться по цепочке. Грузовладельцы дошли с жалобами до Минтранса и Минпромторга – и в 2022 году строительству стали уделять особое внимание. В итоге в Карелии появился оперативный штаб при Минтрансе с участием ОАО «РЖД». Стали проводить селекторные совещания с разбором происходящего на ОЖД и на стыках с ней.

«На станциях еще долго не могли понять, почему раньше на сбои смотрели, как на нечто обыденное. А теперь вдруг стали искать причины, по которым они происходят, и требовать принять меры по их исправлению, – говорит респондент. – В общем, стали регулировать вручную сверху. И что поразительно: при таком подходе всех на дороге удалось выстроить в цепочку. Причем от нас не скрывали, где происходят критические ситуации. В первый раз сталкиваемся с таким ярким примером проявления клиентоориентированности».

Тем не менее, несмотря на позитивные перемены, этот респондент пока оставил минимальную оценку по критерию «полнота удовлетворения спроса на перевозки». *«Сейчас только идет выявление недостатков. Посмотрим, как начнется теплый сезон. Если все удастся разрулить, то будет хорошо. Ведь стройка автодорог должна активизироваться. На это нацеливает Минтранс. Однако сложно поверить в лучшее. Привыкли уже ждать подвоха», – объяснил он.*

Впрочем, некоторые из респондентов настроены более чем песимистически. Для них вопрос уже даже не в оценках удовлетворенности, а в том, как сохранить бизнес в России, особенно если головная зарубежная компания, по сути, покидает страну.

«Мы пока многое не понимаем. Видим, что импорт существенно сократился плюс биржевые истории с выводом денег недоступны. Но бизнесу все равно надо работать, он будет искать путь выхода, никто не будет сознательно лишать себя работы и доходов», – подытожил один из грузоотправителей.

ВЫВОДЫ

В I квартале 2022 года продолжилось снижение Индекса качества услуг на рынке железнодорожных грузовых перевозок. Но, как и в предыдущем квартале, это снижение не было существенным – обобщенный Индекс качества снизился на 1 балл (с 58 до 57), как и кварталом ранее (с 59 до 58), что говорит об исчерпанности тренда на ухудшение ситуации и, возможно, свидетельствует о некотором предстоящем росте оценок.

Впрочем, ретроспективный анализ динамики Индекса качества показывает, что его величина снижается уже 1,5 года подряд: после пика в II–III кварталах 2020 года, когда Индекс достигал 69 баллов, его значение опустилось до теперешних 57 баллов. Конечно, важную роль в этом процессе сыграл коронавирусный кризис 2020 года и последующее восстановление объемов перевозок, однако обращают на себя внимание два негативных факта. Во-первых, до кризиса в 2016–2019 гг. значения Индекса колебались в интервале 61–67 баллов, что существенно выше текущего значения. Во-

вторых, не может не смущать длительная отрицательная динамика Индекса.

Сравнение с аналогичным периодом прошлого года внушает абсолютный пессимизм: падение до 10 и более баллов произошло почти по всем показателям. Исключение составляют лишь показатели сохранности грузов и уровня информационных технологий, традиционно высокие, что является, скорее, негативным сигналом: сейчас важно не улучшать то, что уже хорошо, а сгладить провалы по другим показателям. Таким образом, можно сделать вывод о том, что система управления качеством не подстроена к текущей ситуации.

Об определенной разбалансированности свидетельствует также динамика показателей, характеризующих одни и те же проблемы, при сравнении с данными предыдущего квартала: вагоны в наличии имеются (+7 баллов), а заявки вовремя не согласовываются (-7 баллов) и спрос в должном объеме не удовлетворяется (-5 баллов).

Наиболее существенно снизились следующие компоненты Индекса: оперативность согласования заявок, соблюдение сроков доставки, полнота удовлетворения спроса на перевозки и уровень развития транспортной инфраструктуры. При всем различии этих показателей главной причиной их значительного снижения, исходя из анализа интервью грузоотправителей, представляется существенное изменение направлений грузопотоков на сети железных дорог и логистики перевозок.

Это подтверждается и статистическими данными, опубликованными на сайте ОАО «РЖД». В I квартале при росте погрузки на 0,2% грузооборот возрос на 3,9%. Это свидетельство увеличения дальности перевозок вследствие изменения направлений грузопотоков, а кроме того, показатель роста нагрузки на инфраструктуру. Ведь рост грузооборота означает и рост грузонапряженности сети. При этом возросла и пассажиронапряженность – пассажирооборот в I квартале 2022 года увеличился на 10,3%. Фактор ускоренного роста пассажирооборота может оказать существенное влияние на уровень загрузки инфраструктуры в II и III кварталах, поэтому на динамику этого показателя следует обратить внимание.

В условиях увеличения общего уровня загрузки инфраструктуры, которая и ранее работала в режиме перегрузки, с одновременным перераспределением загрузки по направлениям перевозок, что создало напряженную ситуацию на наиболее востребованных из них, естественным является ухудшение оценок грузоотправителями вышеперечисленных показателей.

Данная ситуация представляется тем более опасной, что текущая внешнеполитическая и экономическая обстановка стала проявляться к концу I квартала. В дальнейшем можно прогнозировать изменение структуры и географии грузопотоков из-за санкций, что может осложнить работу по обеспечению качества перевозок.

зок. И если эти проблемы не будут решены до летнего пика перевозок, то есть опасность дальнейшего закрепления негативной тенденции динамики уровня качества.

Одним из инструментов смягчения сложившейся ситуации может стать совершенствование механизмов планирования перевозок и приема заявок с использованием динамической модели загрузки инфраструктуры, а также более широкое применение кружных перевозок, если это позволяет объехать переполненные участки и согласовано с грузовладельцем. При этом для компенсации дополнительных затрат перевозчика должен быть решен вопрос об оплате за фактическое расстояние перевозки.

Другим инструментом снижения нагрузки на инфраструктуру является совершенствование управления вагонопотоками. Об этом говорят и сами грузоотправители. При этом высказываются альтернативные предложения как об *«организации электронной площадки, где грузоотправители-карьереры, трейдеры, операторы и собственники будут искать наиболее подходящие сторонам сделки»*, так и о необходимости консолидации парка под управлением ОАО «РЖД». Обе эти идеи не новы, и возможность реализации той или иной альтернативы будет зависеть от активности сторонников каждой из них, в том числе среди экспертного сообщества.

Обратим внимание на параметры, которые перестали ухудшаться, – это «стоимость услуг компаний-операторов» и «наличие вагонов нужного типа в необходимом количестве». По первому из них ситуация стабилизировалась (43 балла в IV кв. 2021 г. и 43 балла в I кв. 2022 г.), а по второму даже улучшилась (53 балла в IV кв. 2021 г. и 60 баллов в I кв. 2022 г.).

И действительно, в марте 2022 года ставка аренды полувагона в России (для долгосрочных контрактов) стабилизировалась на уровне 1650 руб. за вагон в сутки. В марте 2022-го этот показатель превышает уровень декабря 2021 года на 10%. При этом средняя ставка аренды полувагона, несмотря на рост последних месяцев, остается (по данным за I квартал 2022 г.) на 10% ниже среднего показателя 2018 года и на 12% ниже среднего показателя 2019-го.

Любопытно отметить, что рост ставок аренды полувагона (+10% к декабрю 2021 г.) не превышает роста цен на потребляемые операторами товары и услуги, необходимые для обеспечения содержания подвижного состава и оказания операторских услуг. Так, суточная ставка содержания вагонов за тот же период выросла на 11%. Таким образом, ставки оперирования в среднем по рынку растут темпами, не превышающими темпы роста расходов операторских компаний на содержание вагонного парка.

Вторым важнейшим параметром, динамика которого продемонстрировала радикальное изменение, является «наличие вагонов нужного типа в необходимом количестве». Рост этого показателя на 7 баллов к предыдущему кварталу, по-видимому, сигнализирует, что времена, когда грузоотправители жаловались на дефицит, проходят.

Так, общий парк вагонов на март 2021 года (по данным РЖД) достиг величины 1,25 млн ег., а рабочий парк – 1,059 млн ег. В марте 2022 года по отношению к марту 2021-го рабочий парк вырос на 4,9%, или 49,5 тыс. ег., а рабочий парк полувагонов соответственно – на 5,7%, или 28 тыс. ег.

В целом опросы грузоотправителей не только соответствуют динамике парков, но и вполне вписываются в экспертные прогнозы, высказанные ранее в рамках предыдущих комментариев проекта «Индекс качества».

Здесь необходимо отметить один важнейший аспект. Сокращение дефицита и увеличение профицита вагонов явилось следствием того, что регуляторы не стали регулировать ставки предложения вагонов и ценовой сигнал о повышенной потребности в вагонах дошел до операторов, которые начали активно ремонтировать отставленный подвижной состав и выводить его на рынок. Если бы регуляторы ввели регулирование ставок операторов, то ликвидация локальных дефицитов проходила бы медленнее и грузоотправители по-прежнему жаловались бы на дефицит вагонов в той же степени, как в II–III кварталах 2021 года.

Следует сказать, что в условиях, с одной стороны, улучшения ситуации с наличием вагонного парка и соответственно стабилизации ставок компаний-операторов, а с другой – повышения тарифов автоперевозчиков и их умеренной индексации на железнодорожные перевозки повысилась ценовая конкурентоспособность железнодорожных грузовых перевозок. Это важный результат, в упрочении которого заинтересованы все компании, оказывающие услуги на рынке грузоперевозок магистральным железнодорожным транспортом.

2022 ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСНАЯ КАМПАНИЯ



КАК ПОДПИСАТЬСЯ НА ИЗДАНИЯ «РЖД-ПАРТНЕР»?

- Журнал «РЖД-Партнер»
- Журнал «РЖД-Партнер Документы»
- Пакет «РЖД-Партнер» + «РЖД-Партнер Документы»
- Все издания в печатном и электронном виде

- Обратиться в редакцию
+7 (812) 418-34-90/99, rasp@rzd-partner.ru
- Самостоятельно в онлайн-магазине
<https://www.rzd-partner.ru/store/>
- Оформить подписку через агентство «Урал-Пресс»

NEW!!!

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ОБЗОР ДЛЯ ПОДПИСЧИКОВ ЖУРНАЛА «РЖД-ПАРТНЕР»
СТАВКИ НА АРЕНДУ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНОВ –
ПОКАЗАТЕЛИ, АНАЛИЗ, ПРОГНОЗ