

ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНОК ГРУЗОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

Итоги 2025 года
Тенденции 2026 года
Прогноз до 2029 года

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

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

Содержание

Об исследовании "Рынок грузового железнодорожного транспорта России".	5
Раздел I. Макроэкономические показатели развития транспорта в России	7
Основные показатели экономики	7
Основные показатели транспорта	7
Раздел II. Состояние и показатели железнодорожного транспорта России	13
2.1 Основные показатели железнодорожного транспорта	13
Грузооборот и объем перевозок железнодорожным транспортом	14
2.2 Скорость и надежность доставки грузов железнодорожным транспортом	26
2.3 Состояние парка железнодорожного подвижного состава	29
2.4 Описание бизнеса холдинга "Российские железные дороги"	35
2.5 Нормативное регулирование железнодорожного транспорта	42
Раздел III. Прогноз рынка железнодорожных перевозок	44
3.1. Прогноз погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта	44
3.2. Прогноз динамики парка грузовых вагонов РФ	47
Раздел IV. Состояние и прогноз рынка по видам подвижного состава	50
4.1 Полувагоны	50
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания	67
Прогноз цен и арендных ставок	70
4.2 Крытые вагоны	73
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания	80
Прогноз цен и арендных ставок	82
4.3 Нефтеналивные цистерны	84
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания	94
Прогноз цен и арендных ставок	95
4.4 Хопперы-минераловозы	98
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания	108
Прогноз цен и арендных ставок	109
4.5 Хопперы-зерновозы	110
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания	117
Прогноз цен и арендных ставок	119
4.6 Хопперы-цементовозы	120
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания	124
Прогноз цен и арендных ставок	126
4.7 Фитинговые платформы	127
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания	132
Прогноз цен и арендных ставок	133
4.8 Лесовозные платформы	134
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания	139
Прогноз цен и арендных ставок	140
4.9 Универсальные и специализированные платформы	142
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания	144
Прогноз цен и арендных ставок	145
Раздел V. Рейтинг операторов подвижного состава INFOLine Rail Russia TOP	147
5.1 Ранговый рейтинг операторов	147
5.2 Рейтинг операторов по величине парка в управлении	148
5.3 Рейтинг операторов по величине парка в собственности	149
5.4 Рейтинг операторов по объему перевозок	150
5.5 Рейтинг операторов по грузообороту	152
5.6 Рейтинг операторов по выручке	154
5.7 Рейтинг лизинговых компаний на рынке операционного лизинга	157
Раздел VI. Бизнес-справки по крупнейшим операторам рынка железнодорожных перевозок в России	158
6.1. Бизнес-справки по компаниям холдинга ОАО "Российские железные дороги"	158
Дочерние компании ОАО «РЖД»	158
Объединенная транспортно-логистическая компания, АО	158
"РЖД Логистика", АО	160
"Федеральная грузовая компания", АО	162
6.2 Бизнес-справка "Первая грузовая компания", АО	167
6.3 Бизнес-справка Globaltrans Investment, PLC	170
"Новая перевозочная компания", АО	171
"БалтТрансСервис", ООО	171
"ГТИ Менеджмент", ООО	171
6.4 Бизнес-справка "Национальная транспортная компания", АО	175
"Национальная транспортная компания", АО	175
ООО "Сибкор" (ранее АО "Сибирская угольная энергетическая компания")	176

"МХК "ЕвроХим", АО	178
6.5 Бизнес-справка "Нефтетранссервис", АО	178
6.6 Бизнес-справка "Трансойл", ООО	181
6.7. Бизнес-справка "Уголь-Транс", АО	184
6.8 Бизнес-справка "Модум-Транс", ООО	186
6.9 Бизнес-справка "Деметра-Холдинг"	188
"Русагротранс", ООО	191
"ЛП транс", АО	192
6.10 Бизнес-справка ГК "ДЕЛО"	193
"Трансконтейнер", ПАО	194
6.11 Бизнес-справка "Газпромтранс", ООО	198
6.12 Бизнес-справка Группы FESCO	201
"Логбокс", ООО	204
6.13 Бизнес-справка "Атлант", ООО (ГК "ТрансФин-М")	205
"Транслес", ООО	208
"Грузовая компания", ООО	208
6.14 Бизнес-справки прочих операторов рынка железнодорожных перевозок	209
"Грузовая компания "Новотранс", ООО	209
RAILGO	214
"ЛУКОЙЛ-Транс", ООО	217
"Нефтехимическая транспортная компания", ООО	219
"Трубная грузовая компания", АО	221
"Апатит", АО	223
"Евросиб СПб-транспортные системы", АО	225
"Первый промышленный оператор", ООО	228
"Мечел-Транс", ООО	230
"Уралкалий", ПАО	232
"УРАЛХИМ-ТРАНС", ООО	235
"Тольяттиазот", АО	237
"РН-Транс", АО	237
"Транспортные технологии", ООО	240
"Урал Логистика", ООО	242
ГК "Максимум"	244
"СКС", ООО	246
ГК "Содружество"	246
"Эй-Би-Рейл", ООО	248
"Кузбасстрансцемент", ООО	250
"ТалТЭК Транс", АО	253
"Логистика1520", ООО	254
Промышленная Логистика, ООО (ранее УГМК-Транс)	255
"Архбум", ООО	256
"Рефсервис", АО	258
"Дальневосточная транспортная группа", АО	260
"Спецэнерготранс", АО	261
"Финтранс ГЛ", ООО	263
"Модуль", ООО	264
"Акрон", ПАО	266
"Системный транспортный сервис", ООО	267
"Технотранс", ООО	268
"Локотранс", ЗАО	270
"Алькон", ООО	271
Специальные контейнерные линии, ООО	273
ГК "Аппарель"	273
Раздел VII. Бизнес-справки по компаниям, занимающимся операционным лизингом подвижного состава	275
Vector Rail Management Limited	275
"СГ-транс", АО	277
"ТрансФин-М", ПАО	280
ГК "Государственная транспортная лизинговая компания"	283
ВТБ Лизинг, АО	285
Перечень продуктов iNFOLine по железнодорожному транспорту и рынкам подвижного состава	287

Об исследовании "Рынок грузового железнодорожного транспорта России".

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

Ключевые параметры рынка: По итогам I квартала 2025 г. погрузка на сети РЖД сократилась на 6,1% до 277,7 млн т, а перевозки – на 3,2% до 309,4 млн т. В апреле-мае 2025 года снижение погрузки ускорилось – в апреле до 8,4%, а в мае – до 9,4%. При этом продолжилось ухудшение эффективности управления перевозочным процессом, которое наиболее ярко выразилось нарастании проблем у грузоотправителей при согласовании заявок ГУ-12 в связи с эффектом от интеграции ОАО "РЖД" в 2024 году динамической модели загрузки инфраструктуры (ДМЗИ) и суточного клиентского плана погрузки (СКПП), а также работы по нормированию заадресовки порожних вагонов под предъявляемый объем грузов, которую ОАО "РЖД" начало в середине октября. На фоне ухудшающихся показателей I пол. 2025 года компания INFOLine обновила прогнозы по перевозкам, грузообороту и ставкам аренды до 2026 года.

Актуальность Исследования: В условиях турбулентности в мировой и российской экономике для эффективной коммерческой деятельности грузовладельцам, операторским и лизинговым компаниям требуется профессиональный конкурентный анализ конъюнктуры рынка.

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

Временные рамки Исследования: динамика с 2014 года; итоги 2024 г., прогноз до 2026 года.

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

Методы Исследования и источники информации:

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

Исследование "Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Итоги 2023 года. Прогноз до 2025 год" включает семь основных разделов:

- Макроэкономические показатели транспортной отрасли России;
- Состояние и показатели железнодорожного транспорта России;
- Прогноз развития рынка железнодорожных перевозок;
- Состояние и прогноз парка, цен и арендных ставок по 9 видам подвижного состава (полувагоны, крытые вагоны, нефтеналивные цистерны, хопперы-минераловозы, хопперы-зерновозы, хопперы-цементовозы, фитинговые платформы, лесовозные и универсальные платформы);
- Рейтинг крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава;
- Бизнес-справки по крупнейшим операторам;
- Бизнес-справки по крупнейшим оперлизинговым компаниям.

Первый раздел включает описание, анализ ключевых тенденций и долгосрочных показателей (2014-2024 гг.) железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного транспорта.

Второй раздел представляет собой подробный анализ основных тенденций развития железнодорожной отрасли в 2014-2024 гг., в том числе основных итогов и последствий реформирования отрасли и особенностей ее нормативного регулирования. Также проанализированы основные тенденции рынка подвижного состава включено описание бизнеса холдинга "РЖД". Кроме того, раздел содержит анализ динамики и структуры основных показателей рынка ж/д грузовых перевозок (грузооборот, погрузка, перевозки, среднее расстояние), скорости и надежности доставки грузов и состояния парка ж/д подвижного состава, (в том числе средний возраст, списание и закупки, структура парка по видам вагонов и т.д.).

Третий раздел включает прогноз основных макроэкономических показателей России, описание сценариев развития железнодорожного транспорта, прогноз погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта, а также закупок и списания подвижного состава до 2026 года.

Четвертый раздел включает анализ и прогноз парка подвижного состава и его баланса по задействованию, закупок и списания, а также цен на вагоны и арендных ставок по основным видам подвижного состава: полувагоны, крытые вагоны, нефтеналивные цистерны, хопперы-минераловозы, хопперы-зерновозы, хопперы-цементовозы, фитинговые платформы, лесовозные и универсальные платформы.

Пятый раздел включает рейтинг крупнейших операторов и лизинговых компаний INFOLine Rail Russia TOP с итогами операционной и финансовой деятельности компаний по итогам 2024 года.

Основные параметры, по которым формировался итоговый рейтинг компаний:

- количество грузовых вагонов в собственности с учетом финансового лизинга;
- количество грузовых вагонов в управлении;
- перевозки грузов и грузооборот в собственных и арендованных грузовых вагонах;
- выручка.

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

Бизнес-справки представлены по следующим компаниям:

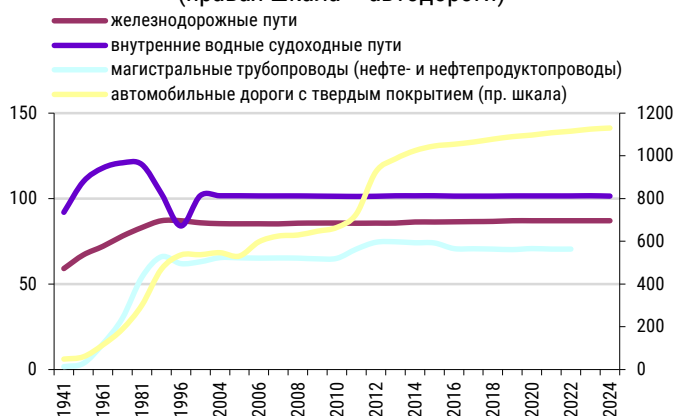
- **Дочерние операторские компании холдинга "РЖД"** (АО "Федеральная грузовая компания", ОТЛК ЕРА, ПАО "ТрансКонтейнер", АО "РЖД Логистика");
- **Крупные операторы и грузовладельцы:** ПАО "ПГК", Globaltrans Investment, PLC, АО "Нефтетранссервис", "Деметра-Холдинг" (ранее ГК "РТК"), ГК FESCO, ХК "Уральская горно-металлургическая компания", ГК "ДЕЛО" (включая ПАО "Трансконтейнер"), ООО "Атлант" (ГК "Трансфин-М") ООО "Трансойл", АО "СУЭК", ООО "Грузовая компания Новотранс", ООО "Газпромтранс", ООО "Модум-Транс", RAILGO, АО "РН-Транс", ООО "ЛУКОЙЛ-Транс", АО "Трубная грузовая компания", ЗАО "Евросиб СПб-транспортные системы", ПАО "Уралкалий", ООО "УРАЛХИМ-ТРАНС", ООО "Мечел-Транс", АО "Спецэнерготранс", АО "Апатит", АО "МХК ЕвроХим", ООО "Нефтехимическая транспортная компания", ГК "Максимум", ООО "Транспортные технологии", ООО "Первый промышленный оператор", ГК "Содружество", ООО "Логистика1520", ООО "Эй-Би-Рейл", ООО "Архбум", АО "Рефсервис", АО "Дальневосточная транспортная группа", ООО "Кузбасстрансцемент", АО "ТалТЭК Транс", ООО "Финтранс ГЛ", ООО "Логбокс", ООО "Модуль", ПАО "Акрон", ООО "Транспортно-логистическая компания", ООО "Технотранс", ООО "Алькон", ГК "Аппарель", ООО "Урал Логистика".
- **В седьмой раздел** включены бизнес-справки по крупнейшим оперлизинговым компаниям, которые содержат актуальную информацию об истории развития компании, структуре акционерного капитала, структуре холдинга, динамике и структуре парка подвижного состава компании, закупках подвижного состава, а также динамике финансовых показателей и планах развития компании. Бизнес-справки представлены по следующим компаниям: "Вектор Рейл" (ранее Brunswick Rail), ГК "СГ-транс" (включая, ООО "Спецтрансгарант", ПАО "Трансфин-М", ГК "Государственная транспортная лизинговая компания".

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

Раздел I. Макроэкономические показатели развития транспорта в России

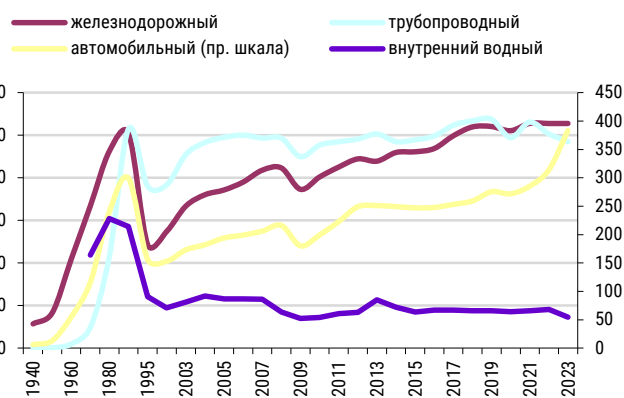
Транспортная сеть России является одной из самых протяженных в мире и включает более 1,1 млн км автомобильных дорог с твердым покрытием, 87 тыс. км железнодорожных путей общего пользования, 101,5 тыс. км водных судоходных путей и около 257,2 тыс. км трубопроводов. Основная часть транспортных услуг в России, оказывается, по свободным ценам (перевозки автомобильным, водным и воздушным транспортом, предоставление грузовых железнодорожных вагонов, частично услуги портов), часть – по регулируемым (железнодорожные перевозки, трубопроводный транспорт, услуги аэропортов, проезд по автодорогам федерального значения 12-тонных автомобилей).

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



Источник: ФСГС

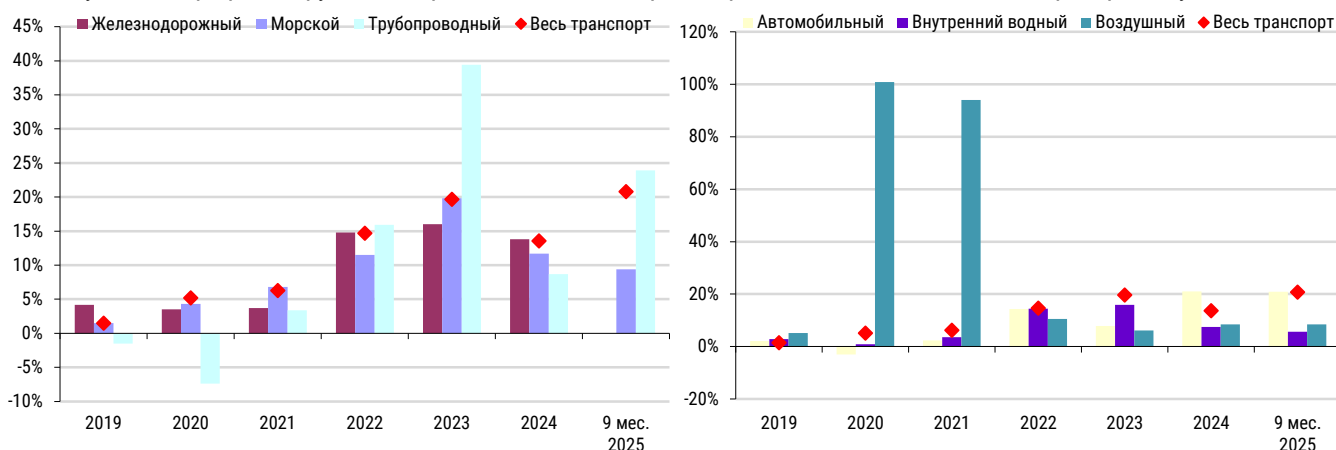
Рисунок 2. Грузооборот транспорта, млрд т-км, (правая шкала – автомобильный и водный транспорт)



Источник: ФСГС

За 9 мес. 2025 года средняя величина тарифа по всем видам транспорта, по данным ФСГС, увеличилась относительно декабря 2024 года на X% (при этом относительно средней величины за 9 мес. 2024 г. произошел рост на X%). Наибольший рост относительно декабря показала транспортировка трубопроводным транспортом – на X%, также зафиксировано увеличение тарифов автомобильного транспорта – на X%.

Рисунок 3. Тарифы на грузовые перевозки по видам транспорта в 2019-2025 гг., % к декабрю предыдущего года



Источник: ФСГС

Источник: ФСГС

1 ноября 2025 г. Распоряжением Правительства РФ № 3100-р ([ссылка](#)) определены изменения в тарифах на железнодорожные перевозки, вступающие в силу с 1 декабря 2025 г. На 10% будут проиндексированы действующие тарифы, сборы и платы в отношении перевозок грузов и оказанию услуг по использованию инфраструктуры с включением этой индексации в индексируемую базу. Также с 1 января 2026 года применяется коэффициент 1,1 к тарифам на порожний пробег универсального подвижного состава и специализированных платформ после

перевозки контейнеров. Также в формулу индексации включен композитный индекс ценового давления (ИЦД), фактически отменяющий принцип "инфляция минус".

По итогам III кв. 2025 г. объем перевозок грузов увеличился на X% и составил

X т.

Рисунок 4. Динамика объемов перевозок грузов в России, млн тонн

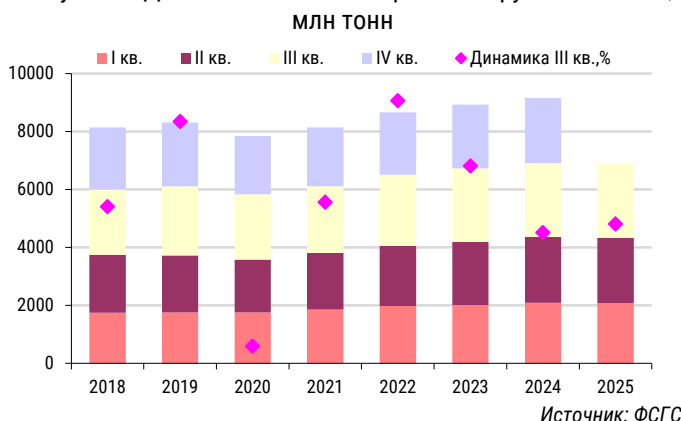
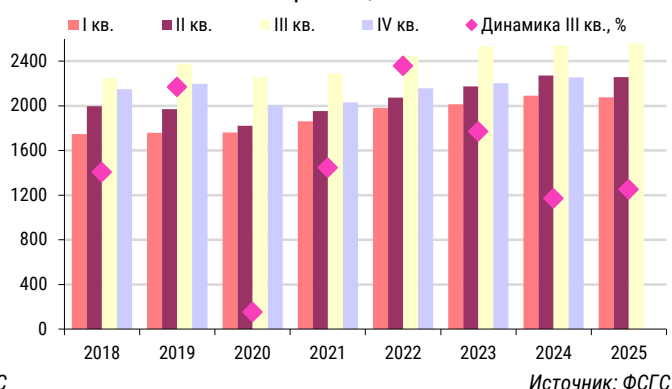
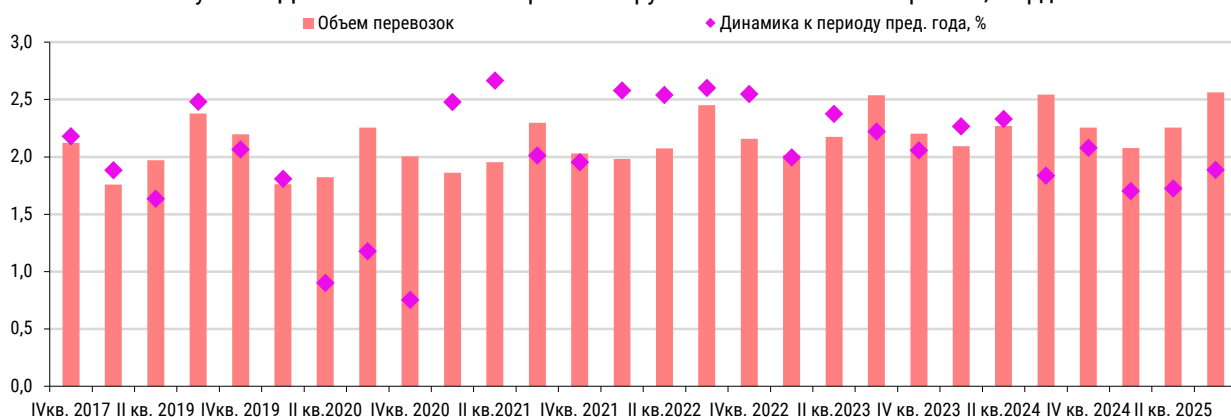


Рисунок 5. Динамика объемов перевозок грузов в России в I-IV кварталах, млн тонн



Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом сократился на X%, а автомобильным транспортом – увеличился на X%.

Рисунок 6. Динамика объемов перевозок грузов в России в I-IV кварталах, млрд тонн



Источник: ФСГС

В 2024 году перевозки железнодорожным транспортом сократились на X%, а их доля в общем объеме перевозок сократилась на X п.п. Объем перевозок автомобильным транспортом увеличился на X%, а его доля в общем объеме выросла на X п.п. Росту объемов автомобильных грузоперевозок способствует запуск новых автомобильных дорог, в том числе платных, а также модернизация пунктов пропуска через государственную границу.

Рисунок 7. Динамика объемов перевозок грузов по видам транспорта в России в 2014-2024 гг., млрд тонн

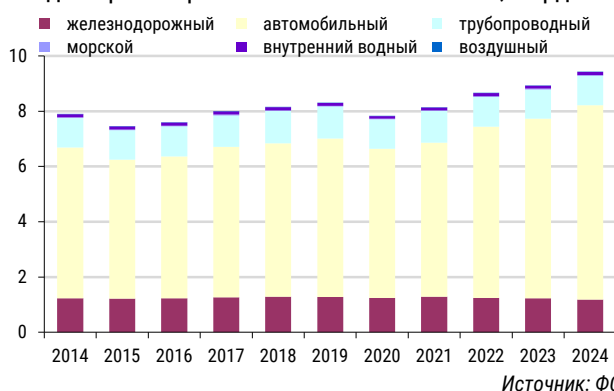
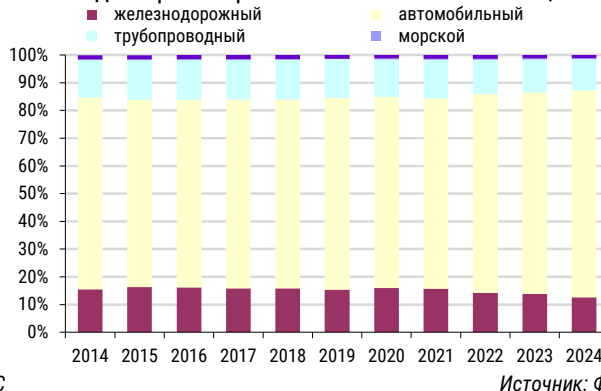


Рисунок 8. Структура объемов перевозок грузов по видам транспорта в России в 2014-2024 гг., %



Значительно выросло количество заявок на направления Иран, Турция, Армения, Грузия по коридору "Север – Юг", а также в страны Средней Азии. Частично

рост грузоперевозок автомобильным транспортом связан с ростом числа логистических операций, в первую очередь в связи с ростом доли мультикатегорийных маркетплейсов, для которых характерен малый размер товарной партии, а также большое количество операций по логистике возвратов невыкупленных товаров.

За 9 месяцев 2023 доля автомобильных грузоперевозок увеличилась на X п.п. сравнительно с этим же периодом в 2023 году. Доля железнодорожных перевозок упал на X п.п., доля трубопроводной транспортировки – на X п.п.

Рисунок 14. Динамика перевозок грузов по видам транспорта в России за 9 мес. 2017-2025 гг., млрд тонн

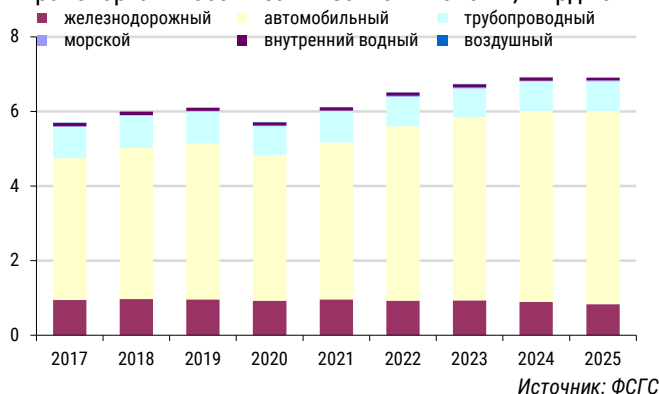
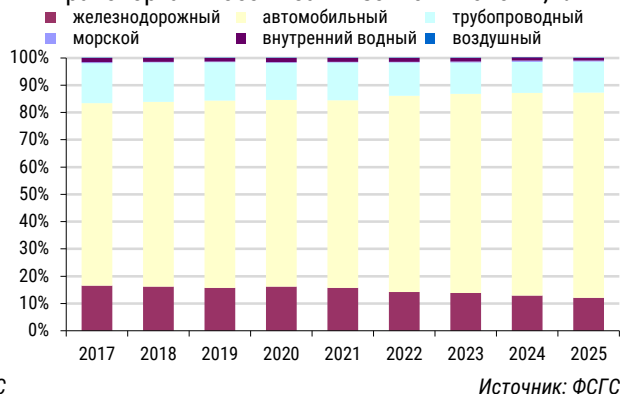
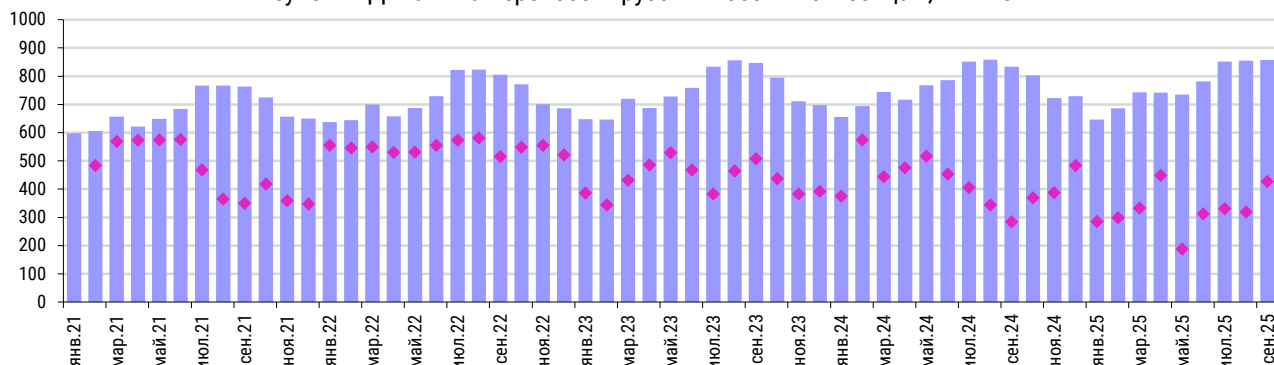


Рисунок 15. Структура перевозок грузов по видам транспорта в России за 9 мес. 2017-2025 гг., %



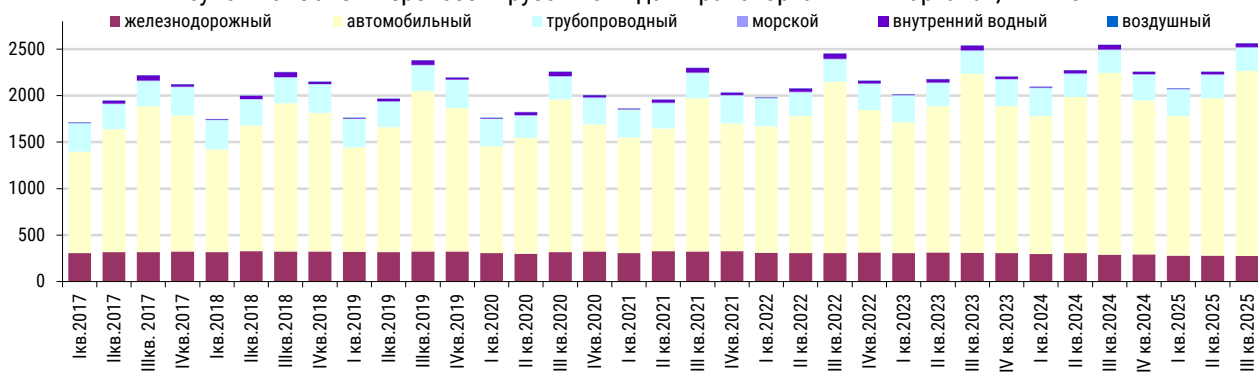
В сентябре 2025 г. объем перевозок увеличился на X% до X т.

Рисунок 9. Динамика перевозок грузов в России по месяцам, млн тонн



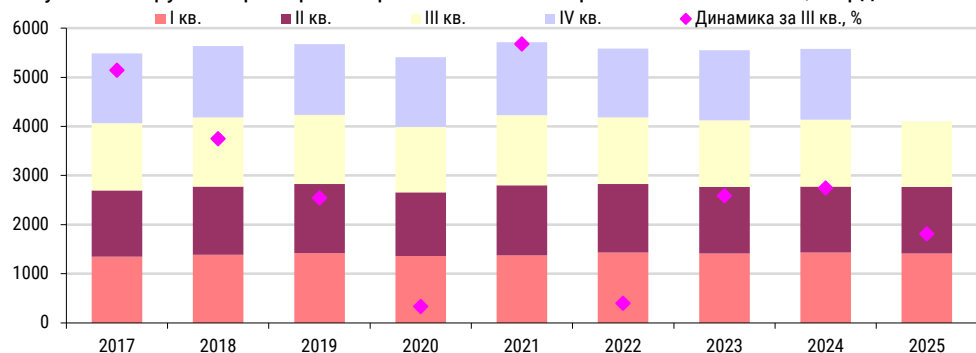
Рост объемов железнодорожных грузоперевозок сдерживается инфраструктурой и проблемами с диспетчеризацией на сети ОАО "РЖД".

Рисунок 10. Объем перевозок грузов по видам транспорта в I-IV кварталах, млн тонн



Грузооборот транспорта в 2024 г. вырос на X% до X т-км.

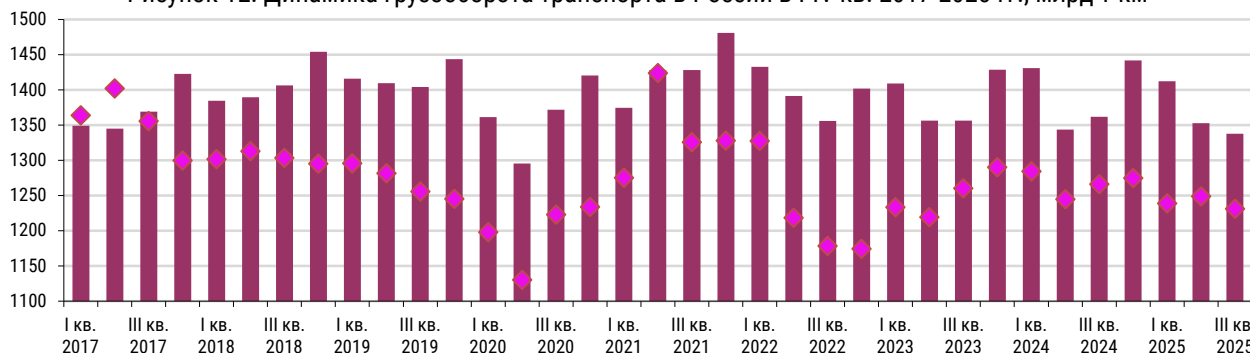
Рисунок 11. Грузооборот транспорта в РФ в I-IV кварталах 2017-2025 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

Грузооборот транспорта за III кв. 2025 г. сократился на X% до X т-км, а по сравнению с I кв. 2025 г. – на X%.

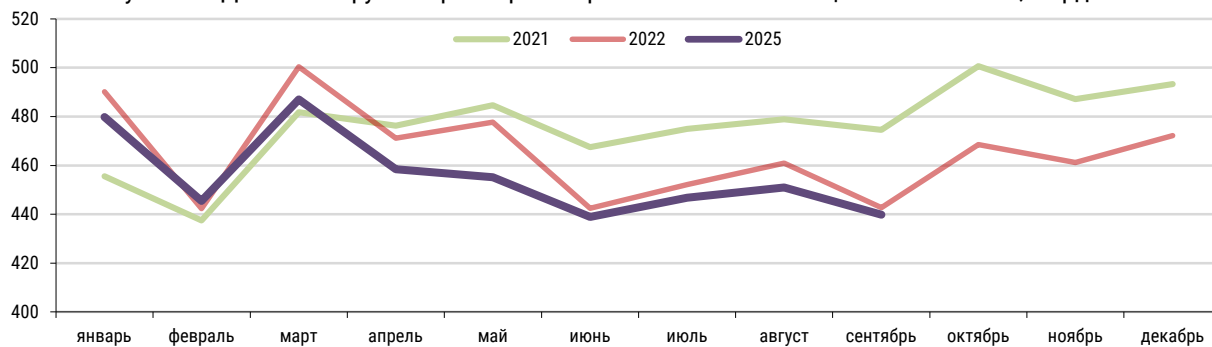
Рисунок 12. Динамика грузооборота транспорта в России в I-IV кв. 2017-2025 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

В 2024 г. грузооборот железнодорожного транспорта сократился на X%, а его доля в структуре снизилась на X п.п.

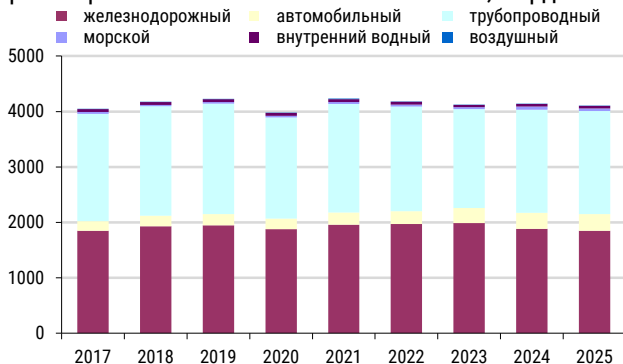
Рисунок 13. Динамика грузооборота транспорта в России по месяцам 2021-2025 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

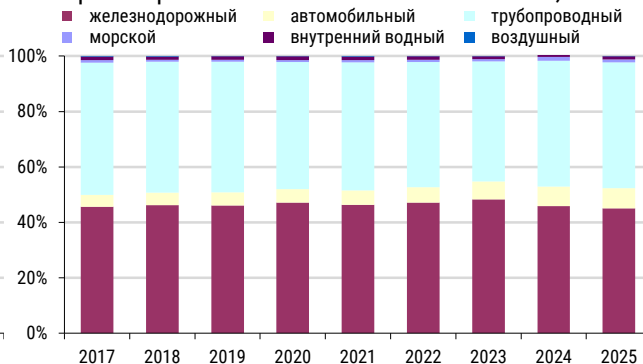
Грузооборот железнодорожного транспорта за 9 мес. 2025 г. сократился на X% до X т-км, а автомобильного – вырос на X% до X т-км.

Рисунок 14. Динамика грузооборота по видам транспорта в России за 9 мес. 2017-2025 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

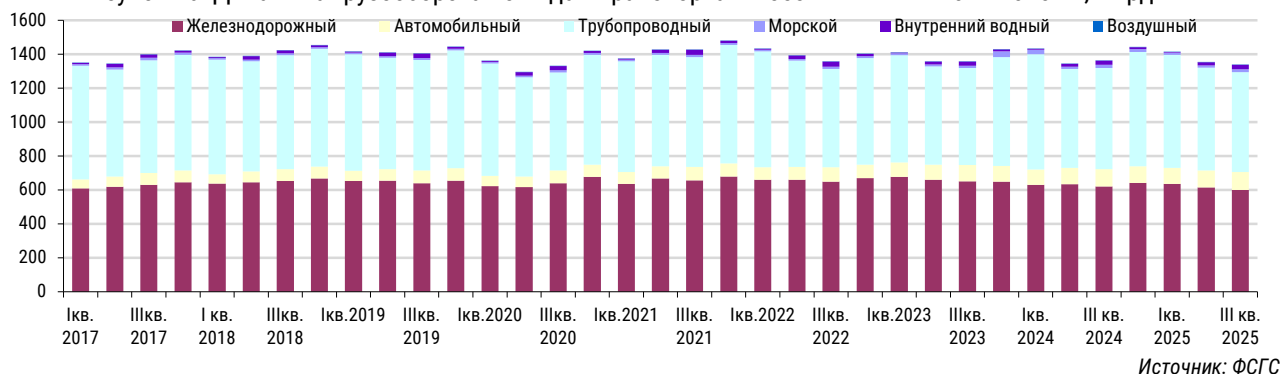
Рисунок 15. Структура грузооборота по видам транспорта в России за 9 мес. 2017-2025 гг., %



Источник: ФСГС

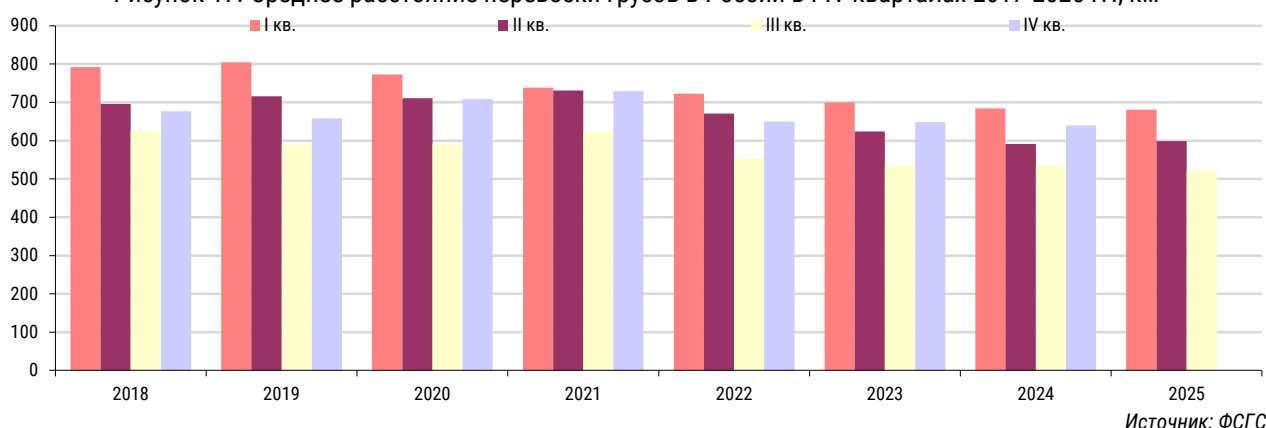
В 2023-2025 гг. грузоотправители переориентировались с железнодорожного транспорта на автомобильный. В 2024 и 2025 году тренд автомобилизации перевозок ускорился: грузоотправители переходят на автотранспорт из-за большей гибкости и скорости, снижения ставок на автомобильные перевозки (во II пол. 2024 года), а также ухудшения диспетчеризации на сети ОАО "РЖД" и проблем с подачей груженых вагонов и согласованием отправок в связи с установлением логических контролей.

Рисунок 16. Динамика грузооборота по видам транспорта в России в I-IV кв. 2017-2025 гг., млрд т-км



Среднее расстояние перевозок в III кв. 2025 года сократилось на X%, а по сравнению с II кв. 2025 г. – на X%.

Рисунок 17. Среднее расстояние перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2017-2025 гг., км



Демонстрационная версия. В разделе представлена структура и динамика показателей объема грузоперевозок, грузооборота и средней дальности перевозок грузов всеми видами транспорта в 2017-2025 гг.

Раздел II. Состояние и показатели железнодорожного транспорта России¹

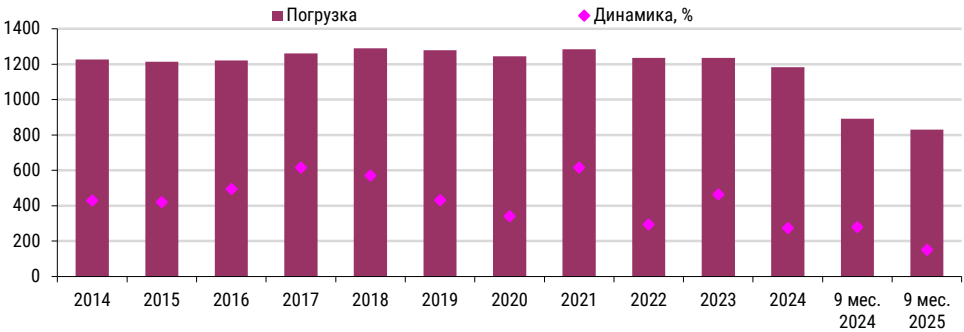
2.1 Основные показатели железнодорожного транспорта

Прогноз погрузки на 2024 год составлял X тонн (+X% к плану 2023 года). Однако по итогам 2024 года погрузка на сети ОАО "РЖД" сократилась на X%, до 1,181 млрд т. В 2025 году ОАО "РЖД" также ожидают сокращения абсолютных показателей погрузки при росте перевозок более высокодоходных грузов.

По итогам 9 мес. 2025 г. погрузка на сети РЖД, по данным ФСГС, сократилась на X% до X т.

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

Рисунок 18. Погрузка на железнодорожном транспорте в 2014-2025 гг., млн т

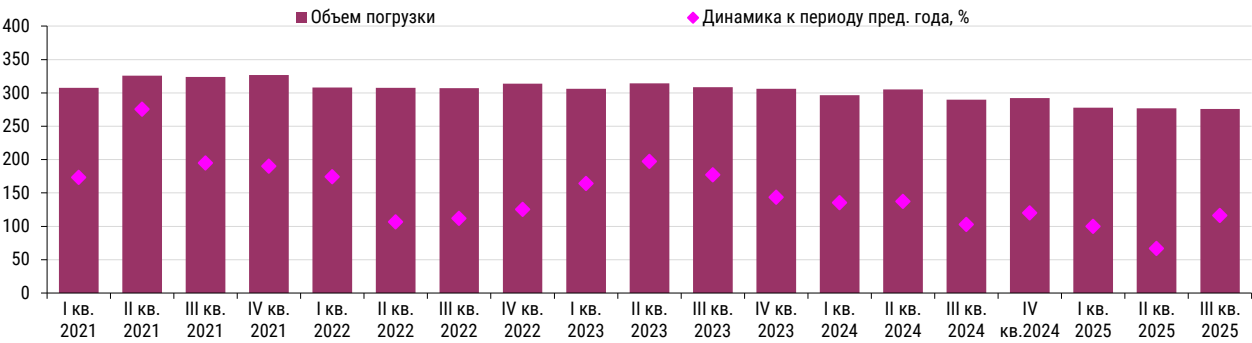


Источник: расчеты INFOLine по данным ОАО "РЖД", ФСГС

За 9 мес. 2025 г. погрузка по группам грузов, по данным ОАО "РЖД", составила:

- каменного угля – X млн тонн (-X% к январю – сентябрю 2024 года);
- кокса – X тонн (-X%);
- нефти и нефтепродуктов – X тонн (-X%);
- руды железной и марганцевой – X тонн (-X%);

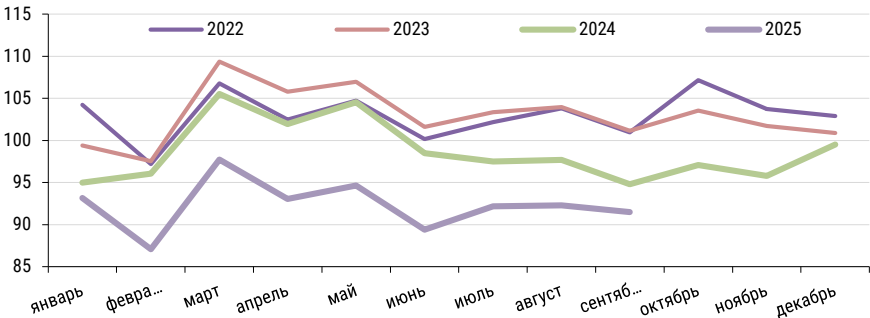
Рисунок 19. Погрузка на железнодорожном транспорте России в 2021-2025 гг., млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ОАО "РЖД", "ФСГС"

Погрузка на сети ОАО "РЖД" сентябре 2025 года снизилась на X% до X т (-X% к августу 2025 г.).

Рисунок 20. Динамика погрузки на сети "РЖД", млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС, ОАО "РЖД"

В 2025 г. продолжилось ухудшение эффективности управления перевозочным процессом, которое наиболее ярко выразилось нарастании проблем у грузоотправителей при согласовании заявок ГУ-12 в связи с эффектом от интеграции ОАО "РЖД" в 2024 году динамической модели загрузки инфраструктуры (ДМЗИ) и суточного клиентского плана погрузки (СКПП), а также работы по нормированию заадресовки порожних вагонов под предъявляемый объем грузов, которую ОАО "РЖД" начало в середине октября.

Таблица 21. Погрузка основных видов грузов на железнодорожном транспорте в 2023-2025 гг., млн тонн

Показатель	Апр. 2024	Май 2024	Июнь 2024	Июль 2024	Авг. 2024	Сент. 2024	Окт. 2024	Ноя. 2024	Дек. 2024	Янв. 2025	Фев. 2025	Март 2025	Апр. 2025	Май 2025	Июнь 2025	Июль 2025	Авг. 2025	Сент. 2025	2025 к 2024
каменный уголь	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
нефть и нефтепродукты	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
строительные грузы	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X



Исследование "Рынок грузового железнодорожного транспорта России.
Предварительные итоги 2025 года. Прогноз до 2029 года"

Показатель	Апр. 2024	Май 2024	Июнь 2024	Июль 2024	Авг. 2024	Сент. 2024	Окт. 2024	Ноя. 2024	Дек. 2024	Янв. 2025	Фев. 2025	Март 2025	Апр. 2024	Май 2024	Июнь 2024	Июль 2024	Авг. 2025	Сент. 2025	2025 к 2024
руда железная	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
черные металлы	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
цемент	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
удобрения	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Всего	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Источник: ФСГС (по нефтеналивным грузам с апреля 2023 года - данные ОАО "РЖД")

Грузооборот и объем перевозок² железнодорожным транспортом

Грузооборот на сети "РЖД" в 2024 г. сократился на X% до X т-км, а объем перевозок – на X до X т. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии, по данным ОАО "РЖД", сократился на X% до X т-км. На диаграмме представлены данные по грузообороту (без пробега вагонов в порожнем состоянии) и перевозкам³ ж/д транспортом в 2014-2024 гг.

Рисунок 22. Грузооборот железнодорожного транспорта России в 2015-2024 гг., млрд т-км

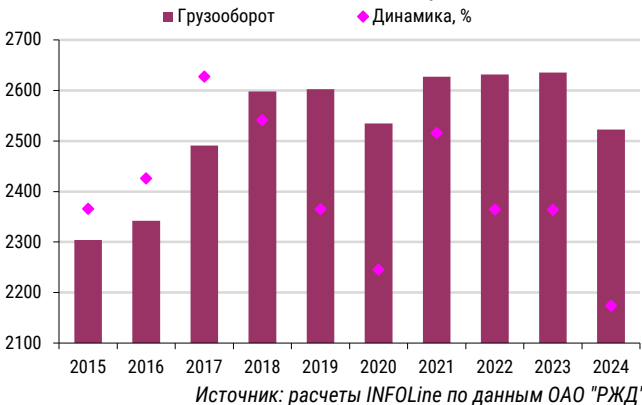
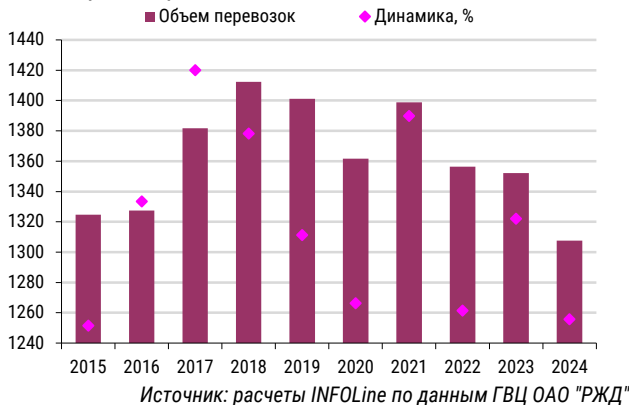


Рисунок 23. Перевозки грузов железнодорожным транспортом России в 2015-2024 гг., млн т



В январе 2025 года ОАО "РЖД" и Кемеровская область заключили соглашение о вывозе угля на 2025 год. В соответствии с документом грузоотправители предъявят к перевозке, а ОАО "РЖД" обеспечит транспортировку на экспорт в восточном направлении 54,1 млн тонн угля, что соответствует параметрам соглашения, действовавшего в 2024 году. Документом закреплено поквартальное распределение объемов перевозок в восточном направлении, исходя из планов проведения на железных дорогах ремонтных и строительных работ. Для увеличения эффективности использования инфраструктуры Восточного полигона документ предусматривает со II квартала 2025 года полный переход на использование для погрузки угля инновационного подвижного состава повышенной грузоподъемности. Кроме того, планируется принять меры по снижению внутрироссийских нерациональных перевозок угля из Кузбасса в восточном направлении, что даст возможность нарастить отправку других грузов.

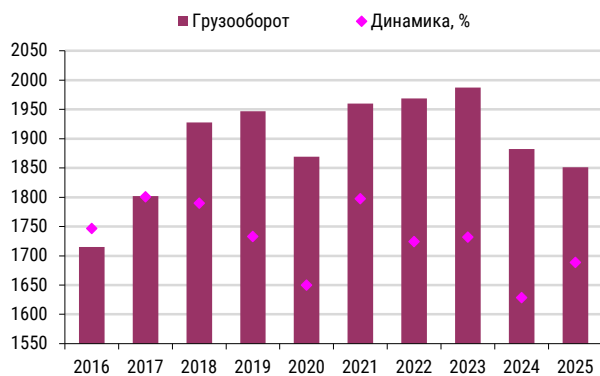
По условиям обновленных правил недискриминационного доступа к объектам железнодорожной инфраструктуры (ПНД), которые вступили в силу с 1 января 2025 года, в рамках приоритетной третьей очереди, в которой в 2024 году вывозилось 99,3 млн тонн экспортного угля из 6 угольных регионов, осуществляется перевозка грузов только на основании отдельных указов и распоряжений президента РФ. В 2025 г. такой документ действует уже только относительно экспорта угля из Кемеровской области.

Грузооборот за 9 мес. 2025 г. сократился на X% до X т-км, а с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – на X% до X т-км. Объем перевозок сократился на X% до X т.

² В данном разделе используются данные ГВЦ ОАО "РЖД", поэтому цифры могут несколько отличаться от показателей в разделе "Состояние и основные показатели транспортного комплекса России", где они базируются на данных Росстата

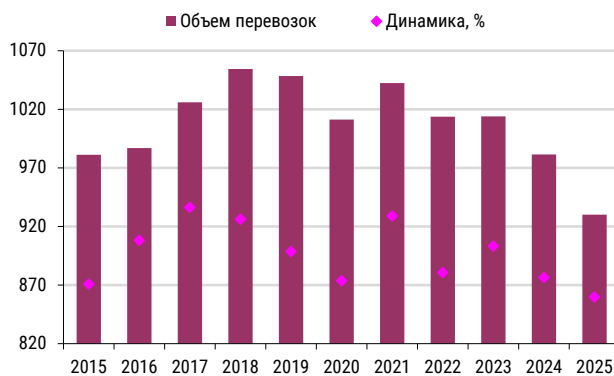
³ Объем перевозок отличается от погрузки на величину импортных и транзитных перевозок.

Рисунок 24. Грузооборот железнодорожного транспорта России за 9 мес. 2016-2024 гг., млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ОАО "РЖД"

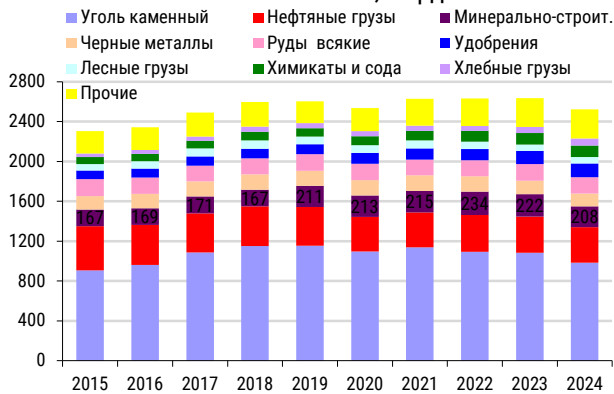
Рисунок 25. Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России за 9 мес. 2016-2024 гг., млн т



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

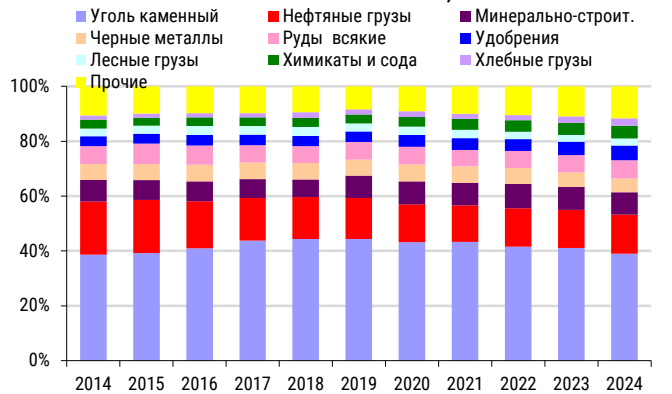
Наиболее значительно сократился грузооборот черных металлов – на X% до X т-км, каменного угля – на X% до X т-км и лесных грузов – на X% до X т-км.

Рисунок 26. Динамика грузооборота ж/д транспорта в России в 2015-2024 гг., млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

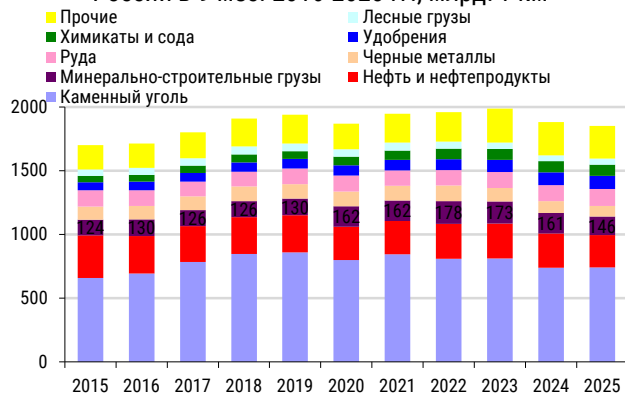
Рисунок 27. Структура грузооборота ж/д транспорта в России в 2015-2024 гг., %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

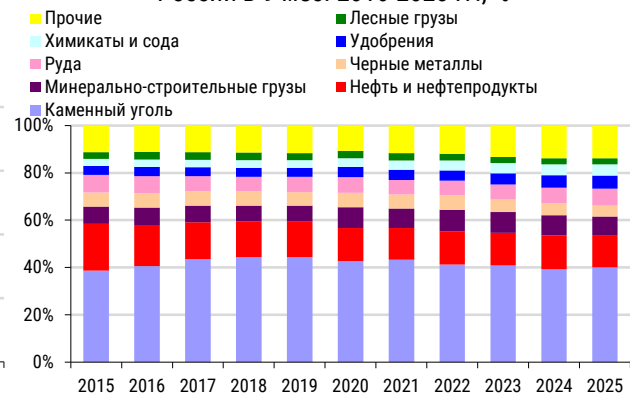
За 9 мес. 2025 года наиболее динамичный рост показал грузооборот руды – на X% до 131,5 млрд т-км. Также увеличился грузооборот удобрений – на X% до X т-км лесных грузов – на X% до X т-км. Положительную динамику продемонстрировал грузооборот угля – он увеличился на X% и составил X т-км.

Рисунок 28. Динамика грузооборота ж/д транспорта в России в 9 мес. 2016-2025 гг., млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

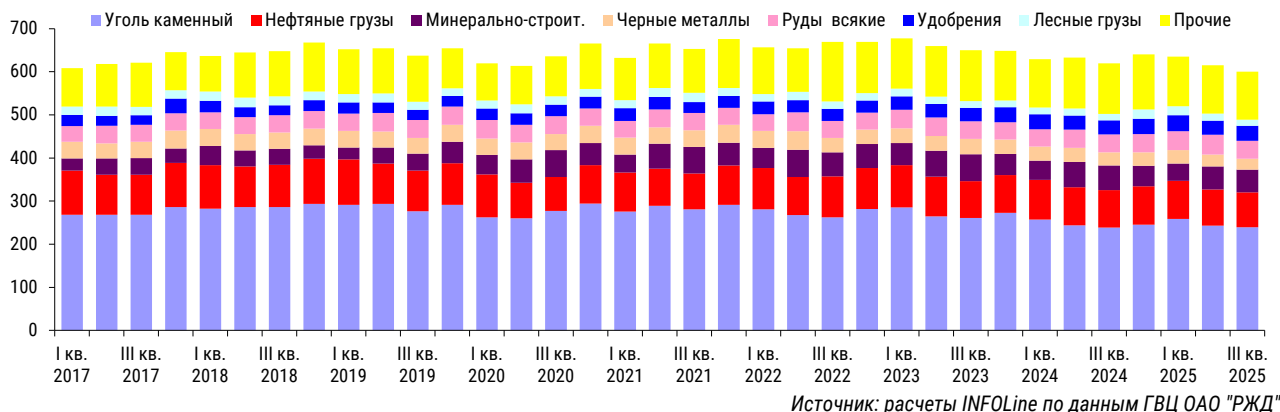
Рисунок 29. Структура грузооборота ж/д транспорта в России в 9 мес. 2016-2025 гг., %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Сокращение грузооборота за 9 мес. 2025 года продемонстрировали нефтяные грузы – на X% до X т-км, минерально-строительные грузы – на X% до X т-км, черных металлов – на X% до X т-км.

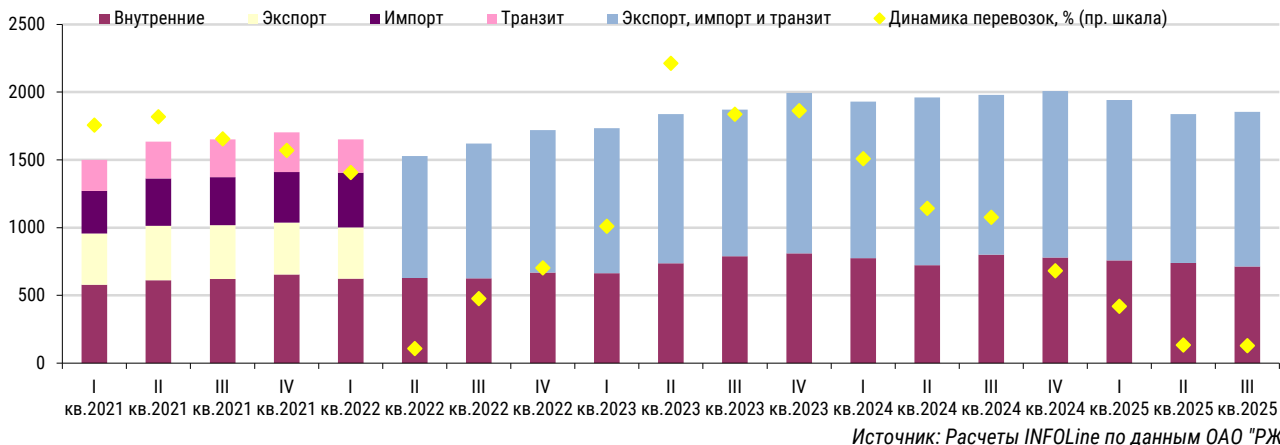
Рисунок 30. Грузооборот основных грузов на ж/д транспорте в России в I-IV кварталах 2017-2025 гг., млрд т-км



В 2024 году по сети ОАО "РЖД" во всех видах сообщения перевезено X тыс. груженых и порожних контейнеров TEU, что на X% больше, чем за 2023 год. В том числе во внутреннем сообщении отправлено X TEU (+X%). Количество груженых контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, выросло на X% до X TEU (X т грузов, +8,5%). В 2024 году в полувагонах с Дальнего Востока вывезено более X ДФЭ, из которых более X ДФЭ в составе контейнерных поездов.

За III квартал 2025 года по сети ОАО "РЖД" во всех видах сообщения перевезено X груженых и порожних контейнеров TEU, что на X% меньше, чем за аналогичный период 2024 года. В том числе во внутреннем сообщении отправлено X ДФЭ (-X%). В 2025 году произошло значительное ускорение оборота фитинговых платформ, что привело к формированию масштабного профицита, особенно по 80-футовым платформам.

Рисунок 31. Динамика контейнерных перевозок по кварталам в 2021-2025 гг., тыс. TEU (с учетом порожних)



В 2024 году на сети "РЖД" возникла критическая ситуация с отправлениями контейнерных поездов, особенно на Восточном полигоне. Из-за наращивания отправок угля по Восточному полигону от движения отставлены сотни контейнерных поездов, при этом срок простоя некоторых из них превышает месяц. Кроме того, ОАО "РЖД" ограничило согласование отправок порожних фитинговых платформ на Восточный полигон, что обострило проблемы с переполнением тыловых терминалов груженными контейнерами. В январе 2025 года ОАО "РЖД" уточнило правила вывоза контейнеров в полувагонах с Дальнего Востока. Обновленный порядок призван минимизировать количество полувагонов, скапливающихся в центральной России после доставки контейнеров. Для вывоза контейнеров с Дальнего Востока необходимо ежедневно отправлять 29 контейнерных поездов: 15 в полувагонах и 14 на фитинговых платформах. В ОАО "РЖД" сообщили, что проблема со скоплением контейнеров на терминалах Московского транспортного узла и в портах Дальнего Востока к концу января 2025 года была решена: "Загрузка терминалов МТУ составляет 43%. Если брать порты Дальнего Востока, то год мы закончили с загрузкой на уровне X%. В конце сентября – начале октября, загрузка портов доходила до X% в отдельных портах".

В сентябре 2025 г. перевозки грузов сократились на X% до X т, а сравнительно с августом 2025 г. – на X%.

Таблица 1. Объем перевозок грузов по железной дороге в I-IV кварталах 2021-2025 гг., млн тонн

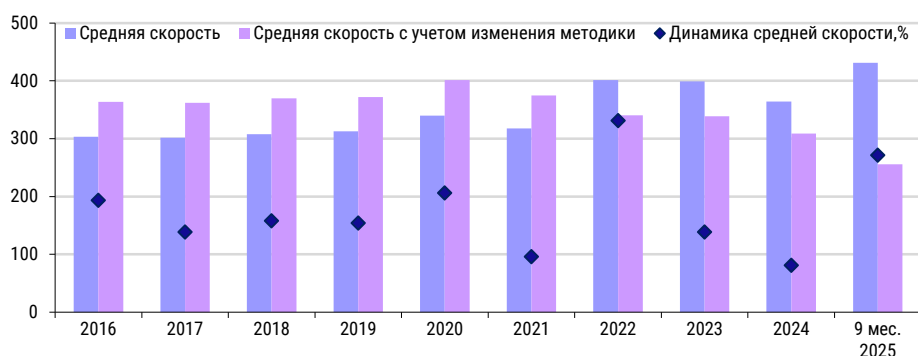
Вид груза	IV кв. 2021	I кв. 2022	II кв. 2022	III кв. 2022	IV кв. 2022	I кв. 2023	II кв. 2023	III кв. 2023	IV кв. 2023	I кв. 2024	II кв. 2024	III кв. 2024	IV кв. 2024	I кв. 2025	II кв. 2025	III кв. 2025	III кв. 2025 / III кв. 2024
Каменный уголь	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Нефть и нефтепродукты	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Строительные грузы	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

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

2.2 Скорость и надежность доставки грузов железнодорожным транспортом

По итогам 2024 года средняя скорость доставки одной отправки сократилась на X% и составила X км/сут. С января 2024 года поэтапно включен новый вид логистических контролей в АС ЭТРАН, подразумевающий интеграцию ДМЗИ с суточным клиентским планом погрузки (СКПП). Это ограничило вывоз с путей необщего пользования грузов, отправляемых небольшими партиями, одиночных вагонов и их групп, заадресованных на разные станции. Как следствие, произошло увеличение простоев груженых вагонов на путях необщего пользования и ограничения подачи порожнего подвижного состава под погрузку.

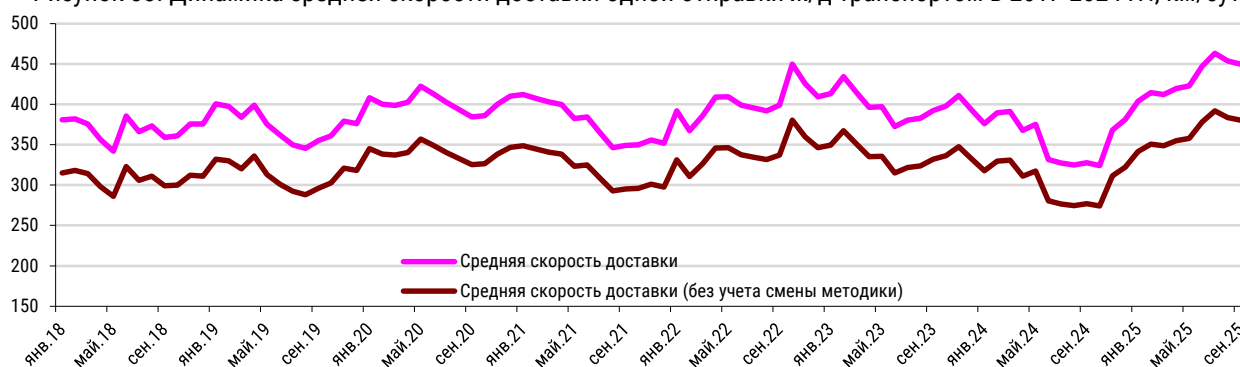
Рисунок 32. Динамика средней скорости доставки одной отправки на сети ОАО "РЖД" в 2015-2025 гг., км/сут.



Источник: ОАО "РЖД", расчеты INFOLine

На графике показана динамика средней скорости доставки отправки с учетом изменения методики⁴, а также оценки для неизменной методики.

Рисунок 33. Динамика средней скорости доставки одной отправки ж/д транспортом в 2017-2024 гг., км/сут.



Источник: ОАО "РЖД", расчеты INFOLine

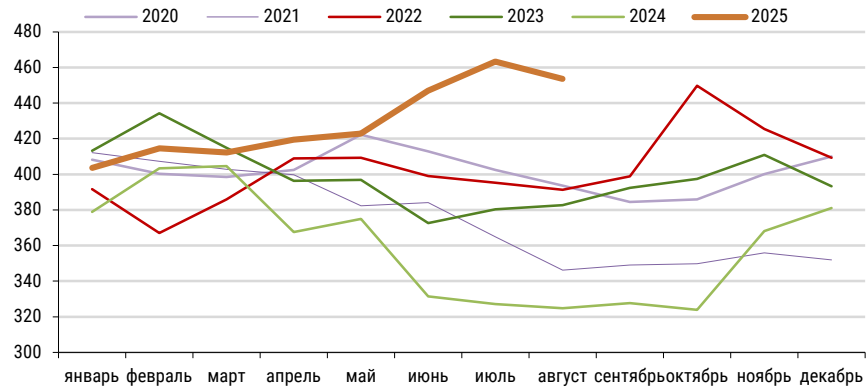
В 2025 г. некоторые технологические KPI ОАО "РЖД" улучшились (участковая и техническая скорости, простои на промежуточных станциях), но оборот вагона в целом растет, а грузовладельцы испытывают дефицит порожних вагонов и вынуждены снижать погрузку. Кроме того, из-за избыточного накопления груженого

⁴ В марте 2014 г. ОАО "РЖД" были внесены изменения в методику учета вагонов, задействованных во внутрихозяйственных перевозках, и порожних вагонов для временного размещения на путях общего пользования, а также отправок между структурными подразделениями ОАО "РЖД" (распоряжение ОАО "РЖД" от 26.03.2014 № 771р).

парка на инфраструктуре необщего пользования и сложностей с согласованием отправки, простой под грузовыми операциями (погрузка и выгрузка) продолжает увеличиваться.

В сентябре 2025 г. средняя скорость доставки одной отправки увеличилась на X% до X км/сут.

Рисунок 34. Динамика средней скорости доставки одной отправки ж/д транспортом в России в 2020-2025 гг., км/сут.



Источник: ОАО "РЖД"

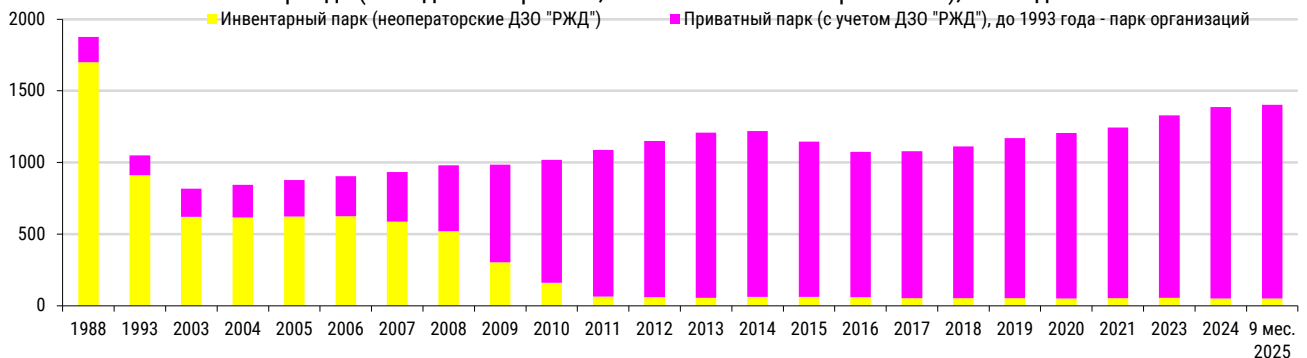
Демонстрационная версия. В разделе представлена информация о скорости и надежности доставки грузов ж/д транспортом в 2020-2025 гг.

2.3 Состояние парка железнодорожного подвижного состава

Динамика парка, закупок и списания подвижного состава

За 9 мес. 2025 г. общий парк подвижного состава РФ увеличился на X ед. и составил X ед.

Рисунок 35. Динамика парка подвижного состава в СССР в 1988 и в России в 1993-2025 гг., тыс. единиц на конец периода (по годам – перепись, 2013-2025 гг. – номерная база), тыс. ед.

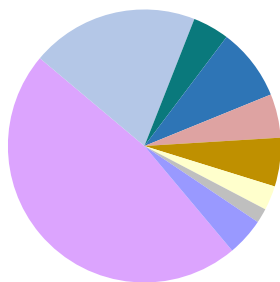


Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

По итогам 9 мес. 2025 г. доля полувагонов. в структуре российского парка увеличилась на X п.п. Доля крытых вагонов и сократилась на X п.п., платформ – на X п.п. (фитинговых платформ – на X п.п.).

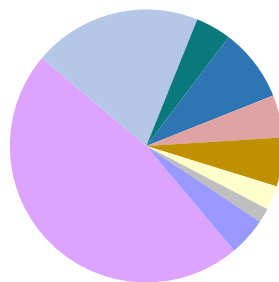
В июле 2025 г. начальник управления вагонного хозяйства ОАО "РЖД" Роман Хойхин сообщил, что ОАО "РЖД" совместно с Союзом "Объединение вагоностроителей" прорабатывают перепрофилирование части мощностей вагоностроительных заводов на проведение капитального ремонта. Перепрофилирование рассматривается в связи со снижением спроса на грузовые вагоны и усилением контроля по допуску вагонов на инфраструктуру. За 9 мес. 2025 г. списание грузовых вагонов увеличилось в X раза до X (цистерн – в X раза до X ед., полувагонов – в X раза до X ед.).

Рисунок 36. Структура парка подвижного состава по видам на 1.01.2025, %



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 37. Структура парка подвижного состава по видам на 1.10.2025, %



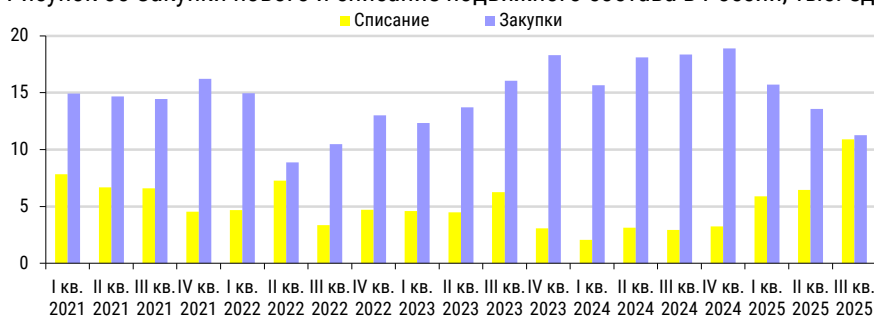
Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Объем закупок новых грузовых вагонов в РФ, по оценкам INFOLine, в 2025 году снизится на не менее чем X% и не превысит X ед., причем наиболее существенное снижение произойдет в сегменте типовых полувагонов, в котором сформировался масштабный профицит.

Крупнейшие покупатели новых грузовых вагонов за 9 мес. 2025 г.:

- ООО "Транзит групп" – X инновационных полувагонов;
- АО "ТалТЭК транс" – X полувагонов;
- АО "ПГК" – X полувагонов,
- ООО "Урал Логистика" – около X нефтебензиновых цистерн.

Рисунок 38 Закупки нового и списание подвижного состава в России, тыс. ед.



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

На протяжении последних десяти лет парк локомотивов "РЖД" составлял 20-21 тыс., из них около X тыс. – маневровых и X- X тыс. – магистральных (или поездных), из которых около X эксплуатируются в грузовом движении, а остальные – в пассажирском.

Рисунок 39. Закупки локомотивов ОАО "РЖД", ед.



Источник: расчеты INFOLine по данным ОАО "РЖД"

По итогам 9 мес. 2025 года общее количество грузовых магистральных локомотивов составило X ед., из которых, по состоянию на сентябрь 2025 года, в эксплуатации около X ед. (X%).

2.4 Описание бизнеса холдинга "Российские железные дороги"



Адрес: 107174, Москва, Новая Басманная, д. 2/1, стр. 1 Телефоны: (800)7555005, (499)2662316 E-Mail: cargo.support@rzd.ru Web: www.rzd.ru Руководитель: Белозёров Олег Валентинович, генеральный директор, Виталий Геннадьевич Савельев, председатель Совета директоров

История развития

ОАО "РЖД" – крупнейшая вертикально интегрированная транспортная компания, предоставляющая услуги в области грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок.

ОАО "РЖД" образовано осенью 2003 года в ходе реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте. В последующие годы из единого хозяйствующего субъекта было выделено несколько десятков дочерних компаний по видам деятельности, крупнейшими из которых в сфере перевозок являются ПАО "Первая грузовая компания", АО "Федеральная грузовая компания".

В 2011 году ОАО "РЖД" продало 75% акций своего дочернего оператора ОАО "ПГК" промышленному холдингу Владимира Лисина – UCLH. В октябре 2012 года ему же были проданы оставшиеся 25%.

В 2013 году ОАО "РЖД" совместно с АО "НК "Казахстан темир жолы" и ГП "Беларуская чыгунка" начало реализацию проекта создания единого логистического оператора "Объединенная транспортная логистическая компания". В 2014 году ОАО "РЖД" внесло в ОТЛК 50% плюс одна акция ОАО "Трансконтейнер" и компанию "РЖД-Логистика". Однако после смены руководства РЖД было принято решение об изъятии внесенных активов и функционировании ОТЛК в "легком" варианте. Позднее, в декабре 2017 года, на внеочередном общем собрании акционеров было принято решение о реорганизации ОТЛК. Компания начала работу по модели "без активов" с паритетным участием России, Казахстана и Белоруссии (по 33,33% акций). В ходе реорганизации из ОТЛК выделены АО "Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс" (ОТЛК ЕРА), АО "ОТЛК Логистика" и АО "ОТЛК Финансы". ОТЛК ЕРА осуществляет основную производственную деятельность ОТЛК по оперированию и развитию грузового транзита на территории стран – у участников проекта.

В начале ноября 2012 года ОАО "Российские железные дороги" подписало контракт на приобретение логистической компании GEFCO у французского автоконцерна PSA Peugeot Citroen. 26 ноября 2012 года стороны подписали акционерное соглашение, закрепляющее отношения компаний в управлении головной компании группы Gefco – Gefco S.A. В июне 2021 года стало известно, что группа GEFCO выставлена на продажу. Во II кв. 2022 г. пакет акций ОАО "РЖД" был выкуплен компанией GEFCO.

20 августа 2015 года Распоряжением Правительства РФ Президентом ОАО "РЖД" был назначен Белозеров Олег Валентинович. Вместе с приходом Олега Белозерова в ОАО "РЖД" произошел ряд кадровых изменений. В сентябре 2021 года первый вице-премьер Андрей Белоусов был переизбран председателем совета директоров ОАО "Российские железные дороги".

В ноябре 2020 года "РЖД" создало нового контейнерного оператора. АО "РЖД Логистика" зарегистрировало АО "РЖД Бизнес Актив", компанию возглавил бывший генеральный директор ПАО "Трансконтейнер" Вячеслав Сараев. "РЖД Логистика" должна передать новому оператору клиентскую базу и контракты, а также дочернее Far East Land Bridge, осуществляющее контейнерные перевозки в Азию. По планам "РЖД", к 2025 году оператор должен войти в тройку лидеров в контейнерном сегменте.

В апреле 2025 года для "повышения эффективности работы тарифно-стратегического блока" ОАО "РЖД" объединило Департамент методологии тарифообразования, экспертизы, анализа и применения тарифов в области грузовых и пассажирских перевозок и Департамент экономической конъюнктуры и стратегического развития в единый Департамент долгосрочной тарифной политики и стратегического развития. Его начальником назначен Владимир Варгунин.

Руководитель

Белозеров Олег Валентинович



Год рождения: 1969

Окончил Санкт-Петербургский университет экономики и финансов в 1992 году по специальности экономист, планирование промышленности.

1998-2000 гг. – ОАО "Ленэнерго", заместитель коммерческого директора, коммерческий директор.

2000-2000 гг. – ОАО "Грузовое автотранспортное предприятие №21", заместитель директора.

2000-2001 гг. – Аппарат полномочного представителя Президента РФ в Северо-Западном федеральном округе, начальник финансово-экономического отдела.

2001-2002 гг. – ОАО "ЛОМО", заместитель директора по управлению корпоративным имуществом.

2002-2004 гг. – ОАО "Российская топливная компания", генеральный директор.

2004-2009 гг. – заместитель, руководитель Федерального дорожного агентства.

2009-2015 гг. заместитель министра транспорта РФ.

Май 2015 г. – назначен на должность первого заместителя министра транспорта.

Август 2015 г. – Распоряжением Правительства РФ № 1606-р от 20 августа 2015 г. назначен на должность президента ОАО "РЖД".

Ноябрь 2017 г. – назначен генеральным директором – председателем правления ОАО "РЖД".

Состав правления

В феврале 2025 года замгендиректора ОАО "РЖД" назначен Сергей Саратов. Совет директоров освободил от должности Дмитрия Шаханова.

1 июля 2025 года Екатерина Кривошеева назначена на должность заместителя генерального директора ОАО "РЖД". Ранее занимавший эту должность Александр Плутник принял решение об уходе из компании.

В июле 2025 г. Ирина Магнушевская, возглавляющая возглавляла Институт экономики и развития транспорта (ИЭРТ), назначена заместителем генерального директора ОАО "РЖД" — начальником Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО). Дмитрий Мурев, ранее занимавший должность начальника ЦФТО, назначен генеральным директором АО "ФГК".

В сентябре 2025 г. Наталья Антипина назначена директором ОАО "РЖД" — начальником Департамента капитального строительства.

По состоянию на ноябрь 2025 года в состав правления "РЖД" входят:

- Белозёров Олег Валентинович, генеральный директор – председатель правления ОАО "РЖД"
- Кобзев Сергей Алексеевич, первый заместитель генерального директора (общее руководство производственно-хозяйственной деятельностью компании)
- Михайлов Вадим Валерьевич, первый заместитель генерального директора (вопросы стратегического планирования и развития)
- Павлов Сергей Алексеевич, первый заместитель генерального директора (вопросы развития зарубежного бизнеса и международной деятельности)
- Бакеркин Юрий Юрьевич, заместитель генерального директора (инвестиционная деятельность)
- Пегов Дмитрий Владимирович, заместитель генерального директора – начальник Дирекции тяги (вопросы локомотивного хозяйства)
- Глазков Михаил Олегович, заместитель генерального директора – начальник Центральной дирекции управления движением (вопросы управления перевозочным процессом)
- Гнедкова Ольга Эдуардовна, заместитель генерального директора (вопросы экономики и финансов)
- Павловский Вячеслав Альфредович, заместитель генерального директора (вопросы международных связей и внешнеэкономической деятельности компании)
- Колесников Иван Николаевич, заместитель генерального директора (вопросы пассажирского комплекса)
- Магнушевская Ирина Геннадьевна, заместитель генерального директора – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания (вопросы коммерческой деятельности в области грузовых перевозок)
- Кривошеева Екатерина Геннадьевна, заместитель генерального директора (вопросы управления активами и имущественным комплексом)
- Федосеев Николай Владимирович, заместитель генерального директора (вопросы режима и корпоративной безопасности)
- Фролов Василий Федорович, заместитель генерального директора – начальник Дирекции развития железных дорог Восточного полигона (вопросы развития Восточного полигона)
- Чабунин Анатолий Михайлович, заместитель генерального директора – директор по внутреннему контролю и аудиту (вопросы внутреннего контроля и внутреннего аудита)
- Чаркин Евгений Игоревич, заместитель генерального директора (вопросы цифровой трансформации и информационных технологий)
- Шайдуллин Шейкет Нургалиевич, заместитель генерального директора – начальник Департамента безопасности движения (вопросы безопасности движения)
- Саратов Сергей Юрьевич, заместитель генерального директора (вопросы управления персоналом, социального развития)
- Шевцов Евгений Александрович, заместитель генерального директора – начальник Центральной дирекции инфраструктуры
- Чернышева Олеся Петровна, главный бухгалтер
- Гапонько Владимир Викторович, директор ОАО "РЖД" по операционной эффективности – начальник Департамента экономики

- Бынков Вадим Иванович, начальник Правового департамента
- Танаев Валерий Фаритович, заместитель генерального директора – главный инженер

Состав Совета Директоров

12 июля 2024 года правительство утвердило Совета Директоров "РЖД". Численность Совета Директоров была увеличена с 12 до 14 человек.

Представители РФ

- Белоусов Андрей Рэмович, Министр обороны РФ, член совета директоров ОАО "РЖД"
- Белозёров Олег Валентинович, Генеральный директор – председатель правления и член совета директоров ОАО "РЖД"
- Дмитриев Кирилл Александрович – Генеральный директор АО "Управляющая компания Российского фонда прямых инвестиций", член совета директоров ОАО "РЖД"
- Решетников Максим Геннадьевич, Министр экономического развития РФ, член совета директоров ОАО "РЖД"
- Окладникова Ирина Андреевна – Заместитель Министра финансов Российской Федерации, член совета директоров ОАО "РЖД"
- Савельев Виталий Геннадьевич, заместитель председателя правительства РФ, председатель совета директоров ОАО "РЖД"
- Файзуллин Ирек Энварович, Министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ, член совета директоров ОАО "РЖД"
- Франк Сергей Оттович, Председатель совета директоров ПАО "Современный коммерческий флот", член совета директоров ОАО "РЖД"
- Чупшева Светлана Витальевна, генеральный директор АНО "Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов", Член совета директоров ОАО "РЖД"

Независимые директора

- Комиссаров Алексей Геннадиевич, ректор федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования "Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации", член совета директоров ОАО "РЖД".
- Степашин Сергей Вадимович, председатель попечительского совета публично-правовой компании "Фонд развития территорий", член совета директоров ОАО "РЖД".

Структура акционерного капитала и планы приватизации

Уставный капитал ОАО "РЖД" сформирован учредителем путем внесения в него имущества и имущественных комплексов организаций федерального железнодорожного транспорта. Единственным акционером ОАО "РЖД" является Российская Федерация, от имени которой управление осуществляет Правительство РФ.

22 марта 2024 года ОАО "РЖД" официально объявили о начале процесса замещения своих еврооблигаций локальными бумагами.

По состоянию на 03.07.2025 уставный капитал ОАО "РЖД" составляет 3 420,129535 млрд рублей и разделен на 2 697 988 246 обыкновенных акции номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая, 150 000 000 привилегированных акции номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая, 250 000 000 привилегированных акции типа А номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая, 105 141 289 привилегированных акции типа Б номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая и 217 000 000 привилегированных акции типа В номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая.

Инвестиционная деятельность

Объем инвестиционной программы "РЖД" в 2024 году достиг рекордного показателя и составил почти 1,5 трлн рублей (рост на 9,3%). На покупку локомотивов было направлено 137,7 млрд руб., на сеть железных дорог поступило 562 локомотива. В 2024 году завершился срок реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. В рамках проекта на инфраструктуре "РЖД" провозные возможности к портам Северо-Запада выросли на 5,5%, до 145,6 млн т; к портам Азово-Черноморского бассейна – в 1,5 раза до 125,1 млн т.

Общий объем закупок ОАО "РЖД" в 2024 г. составил 2401,4 млрд руб., доля закупок компании у российских производителей составила 98,9%. Сокращение инвестиционной программы может оказать значительное влияние на предприятия смежных отраслей. Компания является основным потребителем продукции железнодорожного машиностроения.

В 2024 г. в рамках ремонтной программы всеми видами ремонта оздоровлено 4971,3 км пути и заменено 2278 комплектов стрелочных переводов. Показатель "Оздоровление железнодорожного пути" выполнен на 4,4 % ниже целевого значения. Компания связывает это со снижением объемов предъявленных грузов к перевозке и, соответственно, корректировкой программы по оздоровлению пути.

Таблица 2 Распределение инвестиций ОАО "РЖД" в 2024 году

Показатель	План	Факт
ВСЕГО		
Развитие инфраструктуры РЖД		
КПМИ, в том числе:		
Подходы к морским портам Азово - Черноморского бассейна		
Развитие ж/д инфраструктуры Восточного полигона		
Подходы к морским портам Северо-Западного бассейна		
Развитие ж/д инфраструктуры Центрального транспортного узла		
Проекты комплексного развития, в том числе:		
Развитие участка Артыша-Междуреченск – Тайшет		
Развитие Пермского ж/д узла со строительством мостового перехода		
ВСМ Санкт-Петербург – Москва (участок Крюково (Алабушево) – Обухово)		
Проекты обновления ж/д инфраструктуры		
Цифровизация и внедрение ресурсосберегающих технологий		
Транспортная безопасность		
Обеспечение производственной безопасности		
Обновление основных фондов производственного хозяйства		
Обновление инфраструктуры пассажирского комплекса		
Обновление подвижного состава		
Прочие проекты		

Источник: по материалам РЖД

В декабре 2024 года совет директоров ОАО "РЖД" утвердил инвестиционную программу на 2025 год. Ее объем составит 890,9 млрд руб. В феврале 2025 года Олег Белозеров уточнил, что объем инвестпрограммы превысит 900 млрд руб. благодаря остаткам средств на конец 2024 г.

- Основная часть, 298,5 млрд руб., будет направлена на обновление инфраструктуры: капитальный ремонт пути (4,5 тыс. км), замену и модернизацию устройств автоматики, электроснабжения, связи, развитие пассажирского комплекса, мероприятия по транспортной безопасности.
- На обновление подвижного состава будет направлено 257,2 млрд руб. Планируется приобрести 400 новых локомотивов и 239 вагонов моторвагонного подвижного состава. Также продолжится программа модернизации локомотивов и пассажирских вагонов дальнего и пригородного сообщения.
- На развитие Восточного полигона предусмотрено 116,9 млрд руб., Центрального транспортного узла – 67,2 млрд руб., создание ВСМ Москва – Санкт-Петербург – 46 млрд руб.

В периметр первоочередных крупных инвестиционных мероприятий Компании по развитию включены 25 проектов развития терминалов на горизонте до 2030 года. Основные мероприятия в 2024 году:

- открыта контейнерная площадка в ТЛЦ "Сыктывкар" (перерабатывающая способность увеличена с 67,7 тыс. до 116,7 тыс. ДФЭ в год);
- выполнены основные работы на терминалах Уссурийск и Находка, что позволило начать вывоз контейнеров из портов Дальнего Востока (перерабатывающая способность увеличена с 14,6 тыс. до 40,6 тыс. и с 15,7 тыс. до 41,7 тыс. ДФЭ в год соответственно);
- строительство дополнительной инфраструктуры для организации досмотровых операций на ст. Наушки;
- развитие универсальных городских терминалов на ст. Новая Чара (перерабатывающая способность увеличена с 5,1 тыс. до 14,1 тыс. ДФЭ в год), Абакан (перерабатывающая способность увеличена с 7,9 тыс. до 17,3 тыс. ДФЭ в год), Челябинск-грузовой (перерабатывающая способность

увеличена с 10,22 тыс. до 10,95 тыс. вагонов в год, емкость складов увеличилась с 20,7 тыс. до 29,5 тыс. т), Грозный (перерабатывающая способность до 17,5 тыс. ДФЭ в год, емкость площадки позволяет одновременно хранить до 500 ДФЭ).

Особое внимание уделяется проектам по формированию транспортно-логистического каркаса ЦТУ:

- осуществлено открытие первой контейнерной площадки в ТЛЦ "Южный порт" (перерабатывающая способность составила 110,0 тыс. ДФЭ в год);
- приступили к проектным работам и реализации первого этапа проекта по переносу существующего грузового терминала ОАО "РЖД" из центральной части города Сергиева Посада на ст. Наугольный с созданием универсального городского терминала.

Стремительное завершение всех инвестиционных лимитов также ведет к снижению количества сотрудников, занятых в строительстве, в т. ч. над полигоном Восточный в 2023 г. работало 36 тыс. строителей, в 2024 г. – чуть больше 10 тыс.

В июне 2025 г. было подтверждено, что объем инвестиционной программы ОАО "РЖД" на 2025 год снижен до 880 млрд руб. При этом годовой лимит финансирования на реализацию некоторых инфраструктурных проектов по состоянию на июнь уже исчерпан. Средства были перераспределены в пользу поддерживающих работ (ремонт пути, связь), а капитальные вложения в новое строительство сокращены. В том числе реализация III этапа Восточного полигона железных дорог, в ходе которого работы должны были пройти на 28 участках, перенесена, как минимум, на 1-2 года.

Финансовые показатели

Доходы ОАО "РЖД" по МСФО за I пол. 2025 г. выросли на X% и составили X руб., в т. ч. доходы от грузовых перевозок и доступа к инфраструктуре увеличились на X%, от пассажирских перевозок – на X%.

Таблица 3. Финансовые показатели ОАО "РЖД" по МСФО в 2014-2024 гг., млрд руб. (согласно консолидированной отчетности)

Показатель	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I пол. 2024	I пол. 2025
Выручка, в т. ч.:													
- от грузовых перевозок													
- от пассажирских перевозок													
- прочие сегменты													
Чистая прибыль													

Источник: данные компании

Совет директоров ОАО "РЖД" рекомендовал акционерам выплатить более 11 млрд руб. на дивиденды по привилегированным акциям за 2024 год. При этом акционерам рекомендовано отказаться от выплаты дивидендов по обыкновенным акциям. Самая крупная сумма выплат по привилегированным акциям типа В – 6 млрд 510 млн руб. С января по сентябрь 2025 г. чистый убыток компании по РСБУ составил 4,2 млрд руб. Несмотря на это, выручка увеличилась на 10,1%, достигнув 2,298 трлн руб. В середине октября гендиректор ОАО "РЖД" Олег Белозеров дал поручение оптимизировать штат управленцев в компании и соотнести их численность с фактическим объемом работы. Также введены ограничения на прием новых сотрудников.

Тарифы на железнодорожные перевозки

1 ноября 2025 г. Распоряжением Правительства РФ № 3100-р ([ссылка](#)) определены изменения в тарифах на железнодорожные перевозки, вступающие в силу с 1 декабря 2025 г. На 10% будут проиндексированы действующие тарифы, сборы и платы в отношении перевозок грузов и оказанию услуг по использованию инфраструктуры с включением этой индексации в индексируемую базу. Также предполагается предусмотреть применение с 1 января 2026 года коэффициента 1,1 к тарифам на порожний пробег универсального подвижного состава и специализированных платформ после перевозки контейнеров. Также в формулу индексации включен композитный индекс ценового давления (ИЦД), фактически отменяющий принцип "инфляция минус".

Тарифные решения ОАО "РЖД"

Согласно приказу ФАС № 862/24 ([ссылка](#)), с 1 декабря 2024 года тарифы "РЖД" на грузовые перевозки выросли на 13,8%. Имеющиеся надбавки, а именно 1,5% на корректировку налогового законодательства, 7% на капремонт и 1% на транспортную безопасность, закреплены в прейскуранте на постоянной основе и включены в индексируемую базу. Льготные коэффициенты 0,4 и 0,895 для дальних перевозок экспортного угля, временно отмененные с июня 2022 года, отменяются на постоянной основе. Распоряжением Правительства РФ №3579 ([ссылка](#)), в нормативные акты ФАС внесены изменения, согласно которым с 1 января 2025 года по 31 декабря 2025 года предусмотрено установление дополнительного коэффициента в размере 1,1 к тарифам на порожний пробег универсального подвижного состава (включая приравненного к ним по тарифным условиям специализированного подвижного состава) и платформ после перевозок контейнеров. Также с 1 января 2025 года тарифы на перевозки контейнеров и минерально-строительных грузов дополнительно повышены на 5%. Генеральный директор компании Олег Белозеров на заседании правления по итогам 2024 года сообщил, что с 1 января 2026 года в "РЖД" начнет действовать новая тарифная система.

В марте 2025 годв Правление ОАО "РЖД" приняло решение о предоставлении скидки 12,8% на перевозку СУГ в специализированных цистернах из Тобольска и их возврат на станцию в порожнем состоянии ([ссылка](#)).

17 июня 2025 года правление ОАО "РЖД" приняло ряд тарифных решений, направленных на привлечение дополнительных объемов грузов ([ссылка](#)). С 1 июля до конца 2025 года следующие скидки:

- 27,9% – на перевозки чугуна со станции Череповец-2 на станции Автово и Новый порт в Санкт-Петербурге.
- 50% – на перевозки проката черных металлов из Тюмени (станция Войновка) на станции целого ряда железных дорог;
- 22,5% – на перевозки листовой стали на подмосковную станцию Бужаниново.

В сентябре 2025 г. ОАО "РЖД" утвердило на 2026 г. скидки от 1% до 50% к тарифам на внутрероссийские и экспортные перевозки нефтепродуктов в цистернах. Фактически речь идет о продлении ранее действовавших тарифных преференций. Также установлена тарифная преференция на уровне 5% на порожний пробег цистерн из-под отгрузок нефтепродуктов.

В ноябре 2025 г. Правление ОАО "РЖД" продлило на 2026 год ранее введенные скидки на перевозку широкой номенклатуры грузов. В том числе:

- 50% – на внутрироссийские перевозки ряда грузов на короткие расстояния
- 16,4% – на перевозки по России легковых автомобилей в специализированных вагонах с Дальнего Востока на станции Московской железной дороги
- 20% – на перевозки минеральной воды и газированных напитков со станций Иркутск и Батарейная на подмосковную станцию Павшино
- 25% – на перевозки медной руды со станции Реж на станции Верхняя и Ежевая
- 25% – на перевозки медно-цинковой руды со станции Ивдель-I на станцию Верхняя
- 47% – на перевозки трубной заготовки со станции Полевской на станцию Каменск-Уральский
- 20,4% – на перевозки в рефконтейнерах со станции Селятино на станции Сергели и Джизак (Узбекистан) через пограничную станцию Канисай, а в обратном направлении – через станцию Озинки
- 50% – на импортные перевозки плодоовощной продукции из Таджикистана и Узбекистана
- 50% – на перевозки бензина и дизельного топлива на станцию Отвага и ряд припортовых станций Азово-Черноморского бассейна с дальнейшим назначением груза на станции Крымской железной дороги.

Кроме того, до конца 2028 года продолжат действовать скидки до 50% на перевозки легковых автомобилей в специализированном подвижном составе (и его порожний пробег после таких перевозок) с ряда станций в европейской части страны в зависимости от дальности перевозки.

Также продлевается на 2026 год действие ряда тарифных решений, направленных на привлечение перевозок грузов по международному транспортному коридору (МТК) «Север-Юг»:

- 50% – на перевозки чёрных металлов в вагонах, если они будут следовать через российско-казахстанские пограничные станции и далее через станции Сарахс или Акяйла Туркменских железных дорог (восточный маршрут МТК «Север – Юг»)
- 20% – на экспортно-импортные контейнерные перевозки через российско-казахстанские погранпереходы при условии, что груз проследует и через погранпереход Болашак – Серхетяка между Казахстаном и Туркменией (восточный маршрут МТК «Север – Юг»)
- До 50% – на перевозку ряда грузов на экспорт через погранпереход Самур с дальнейшим проследованием азербайджано-иранского пограничного перехода Астара по западному маршруту МТК «Север – Юг»
- 20,4% – на экспортно-импортные перевозки в рефконтейнерах на станцию Астара (Азербайджан) через погранпереход Самур (и в обратном направлении)
- 50% – на перевозки чёрных металлов через погранпереход Самур на границе с Азербайджаном и далее через погранпереход Беюк-Кясик – Гардабани на азербайджано-грузинской границе
- 8,9% – на экспортные перевозки в вагонах зерновых и зернобобовых культур по восточной ветке МТК «Север-Юг» в направлении Ирана – через российско-казахстанские погранпереходы и далее через туркменские станции Сарахс или Акяйла (данная скидка установлена до конца 2030 года).

2.5 Нормативное регулирование железнодорожного транспорта

Государственное регулирование железнодорожных перевозок и грузообразующих отраслей

В апреле 2024 года Правительство РФ приняло решение продлить квоты на вывоз из России минеральных удобрений на период с 1 июня по 30 ноября 2024 года. Объём экспортной квоты превысит 19,7 млн т, в том числе азотных удобрений – более 12,4 млн т, сложных – около 7,3 млн т. 14 октября 2024 года Постановлением №1369 увеличен объём действующей квоты на вывоз минеральных удобрений на 297,1 тыс. т – с 7,3 млн т до почти 7,6 млн т ([ссылка](#)). 19 октября 2024 года Постановлением №1400 продлены и скорректированы квоты на вывоз из России минеральных удобрений ([ссылка](#)). Они действовали с 1 декабря 2024 года по 31 мая 2025 года. Общий объём экспортной квоты составил около 19,2 млн т, в том числе для азотных удобрений – около 11,2 млн т, для сложных – почти 8 млн т. **16 октября 2025 г.** Постановлением №1610 Правительство установило квоты на вывоз минеральных удобрений в период с декабря 2025 года по май 2026 года. Общий объём экспортной квоты – около 18,7 млн т, в том числе для азотных удобрений – более 10,6 млн т, для сложных – более 8 млн т ([ссылка](#)). Т

В июле 2025 г. Государственная Дума и Совет Федерации согласовали законопроект, расширяющий полномочия Минтранса и Ространснадзора в регулировании железных дорог ([ссылка](#)). Минтранс установит методологию расчета пропускной способности путей; Ространснадзор получит право расследовать инциденты, не связанные с безопасностью. С 1 марта 2026 г. владельцы вагонов и контейнеров обязаны "приписывать" их к станциям.

12 октября 2025 г. Указом Президента РФ №724 введен мораторий на обнуление топливного демпфера с 1 октября 2025 г. до 1 мая 2026 г. ([ссылка](#)). Указ отменяет акцизы на дизельное топливо, произведенное путем смешения с авиационным керосином и другими компонентами, в случае если оно произведено не на НПЗ.

В октябре 2025 г. ФАС России был опубликован проект поправок в Устав железнодорожного транспорта, предусматривающий, что грузоотправители будут согласовывать заявки с операторами подвижного состава для включения в них номеров вагонов до подачи в ОАО "РЖД" ([ссылка](#)).

Прогноз рынка железнодорожных перевозок

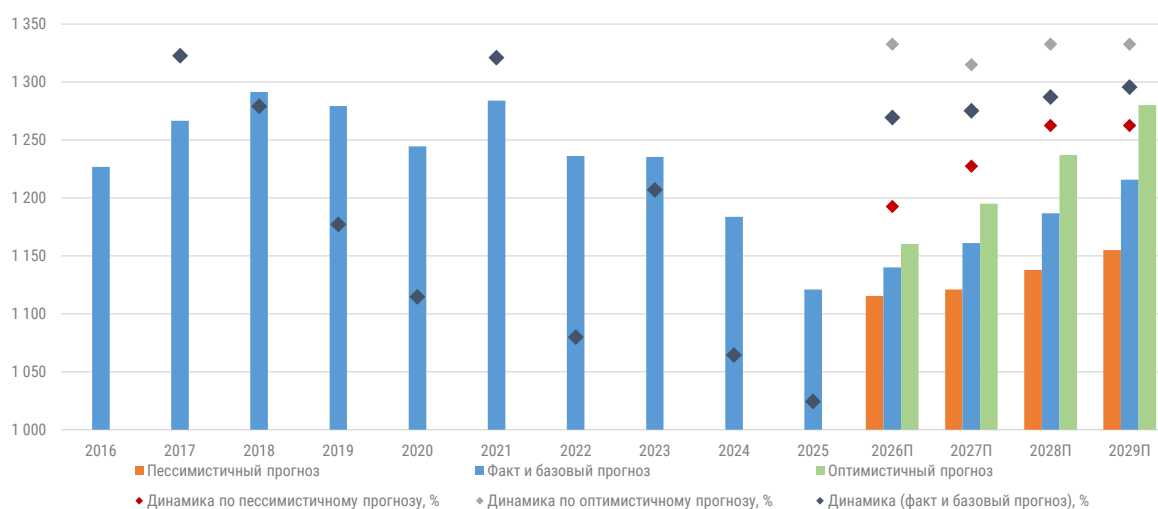
3.1. Прогноз погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта

Согласно проекту инвестпрограммы и финансового плана ОАО "РЖД", прогноз погрузки на 2024 год составлял X тонн (+X% к плану 2023 года). Однако по итогам 2024 года погрузка на сети ОАО "РЖД" сократилась на X%, до X тонн.

По итогам 2025 года INFOLine ожидает рост сокращения погрузки на X% до X т. В 2025 году "РЖД" также ожидают сокращения абсолютных показателей погрузки при росте перевозок более высокодоходных грузов.

По итогам 2023 года провозная способность Восточного полигона составила 173 млн т., но перевезено только X т. грузов. По прогнозам Минтранса, в 2024 г. фактический вывоз грузов составит не более 161,7 млн т, а пропускная способность достигнет 180 млн т. После завершения II этапа (2024 г.) расширения Восточного полигона Минтранс предлагает дополнительно увеличить его пропускную способность до X т в год к 2031–2032 гг. В 2024 г. в инвестпрограмме РЖД предусмотрено X р. на расширение Восточного полигона.

Рисунок 40. Погрузка грузов на ж/д транспорте и прогноз, млн т



Источник: ДПР ОАО "РЖД" до 2025 г., оценка INFOLine

По прогнозу INFOLine на 2025 год прогнозируется сокращение перевозок почти по всем видам продукции (нефтяные грузы - X%, черные металлы - X%; руды металлические - X%, хлебные грузы - X%, лесные грузы - X%) из-за сокращения грузовой базы в первую очередь связанное с действиями «РЖД» и проблемами согласования ГУ-12, в т. ч. поэтому грузоотправители готовы переориентироваться на автотранспорт. В то же время погрузка каменного угля прогнозируется с сокращением лишь на - X% и восстановительного роста в 2026 г. - на X%. В 2025 году ожидается, что единственный крупный вид грузов с положительной динамикой перевозок будут удобрения – рост на X%.

Объем соглашений ОАО РЖД с угольными регионами, вследствие которых уголь в 2024 году занял порядка X% всех мощностей Восточного полигона, в 2025 году будет заметно уменьшен. Как следует из сообщения правительства, ОАО РЖД обеспечит вывоз не менее X т угля из Кузбасса, но уголь других регионов будет вывозиться на условиях правил недискриминационного доступа, то есть без отдельных приоритетов. В первом квартале ОАО РЖД вывезет 15 млн т, во втором – X т, в третьем – X т и в четвертом – X т.

Основным лимитирующим фактором в 2024 г. является не сокращение предъявления грузов, а проблемы в работе сети. По словам Замгендиректора ОАО «РЖД» Михаила Глазкова: «На путях общего и необщего пользования сейчас более X единиц «лишних» вагонов. Избыточным парком занято более X км путей общего пользования, предназначенных не для отстоя, а для проведения технических и технологических операций с поездами и вагонами. Говоря об избытке, мы имеем в виду в основном полувагоны: за счет своей универсальности это был наиболее интересный для инвестирования актив. Выбытие из эксплуатации вагонного парка

составляет порядка X вагонов в год. Между тем вагоностроительные заводы продолжают ежегодно выпускать свыше X новых вагонов сверх заявленных и согласованных параметров в X единиц, что осложняет текущую эксплуатационную обстановку на сети и требует совместного поиска решений. При сохраняющихся темпах к концу 2025 года общее количество вагонов превысит 1,4 млн единиц, причем свыше X вагонов из них – со сроком службы от X до X лет. Кроме этого, параллельно с увеличением количества вагонов растет и количество отцепов по текущему содержанию.»

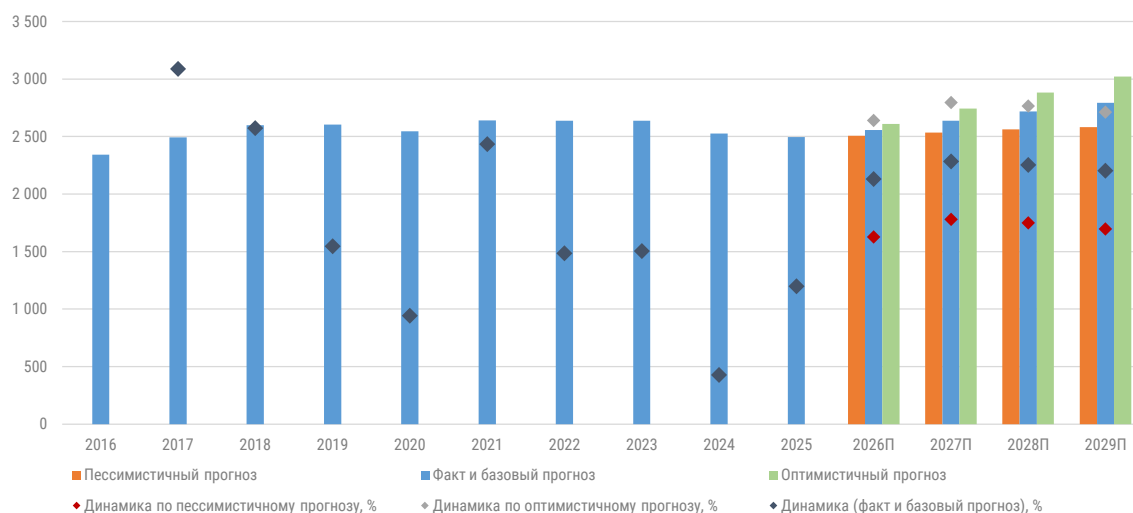
В условиях закрытия ряда аэропортов на юге страны железная дорога, взяла на себя всю нагрузку по перевозке пассажиров на курорты Черноморского побережья России и Северного Кавказа, что весьма увеличило нагрузку на инфраструктуру. Использованы все имеющиеся возможности, чтобы обеспечить высокий спрос: увеличено предложение мест за счет назначения дополнительных поездов и увеличения составности, а также замены одноэтажного на двухэтажный подвижной состав.

Грузооборот сократился на X% до X т-км, а с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – на X% до X т-км. Грузооборот полувагонов сократился на X%, в. На фоне того, что с апреля 2024 г. до вступления в действие ПНД с 1 января 2025 г. класс нефтепродуктов был временно поднят до третьей очереди, грузооборот цистерн увеличился на X%. Объем перевозок грузов сократился на 3,3%, в т.ч. перевозки в полувагонах сократились на X%, а в цистернах – увеличились на X%.

По итогам 2025 года INFOLine ожидает сокращение грузооборота на 1,3% до 2491,3 млн т. В среднесрочной перспективе до 2026 года существенное влияние на динамику погрузки будет оказывать продолжение увеличения экспорта в Восточном направлении, в то время как в сегменте внутренних перевозок значительное негативное влияние будет оказывать переориентация грузовладельцев на автомобильный транспорт, обеспечивающий в разы более высокую скорость и надежность планирования сроков доставки груза.

Ограничением роста грузооборота на сети ОАО "РЖД" является наличие узких мест на инфраструктуре (Восточный полигон, подходы к портам Юга России) и замедление оборота вагонов на сети из-за ухудшения диспетчеризации и дефицита кадров у ОАО "РЖД" (в первую очередь локомотивных бригад и рабочего персонала до 30%).

Рисунок 41. Грузооборот ж/д транспорта и прогноз, млрд т-км

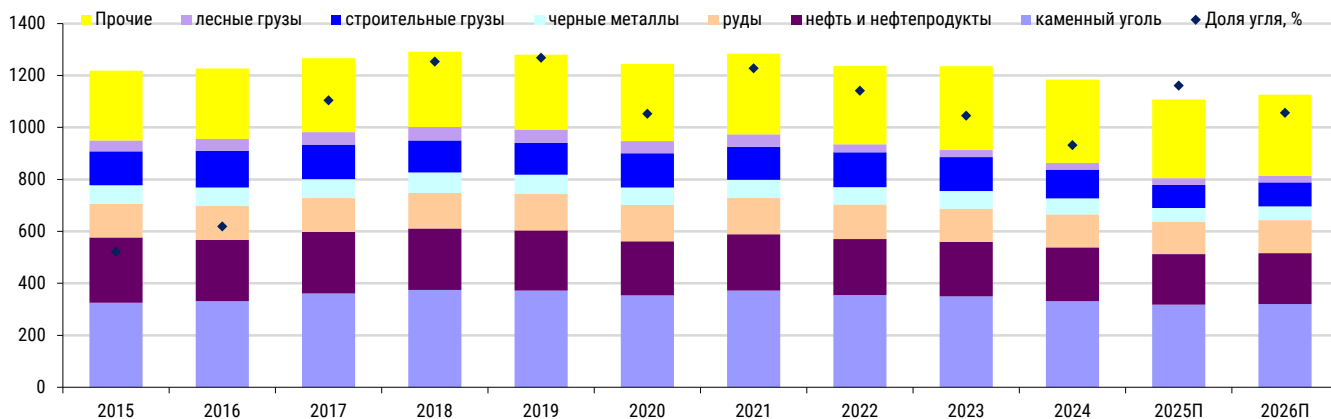


Источник: ДПР ОАО "РЖД" до 2025 г., оценка INFOLine

В 2025 г. прогнозируется увеличение экспорта угля через порты Дальнего Востока в связи с эффектом от расширения Восточного полигона и ввода в эксплуатацию в конце 2024 г. Тихоокеанской ж/д (X т, после завершения второго этапа в первом квартале 2027 года планируется увеличение показателя до 50 млн т.). При начале эксплуатации первой частной железнодорожной линии России уже произошло 2 аварии, первая произошла 11 ноября при обкатке дороги, а 6 января 39 полувагонов груженых углем сошли с рельс в районе станции 16-го Разъезда 461 км

частной железнодорожной линии необщего пользования от Эльгинского каменноугольного месторождения до порта Эльга.

Рисунок 42. Динамика погрузки и прогноз, млн т



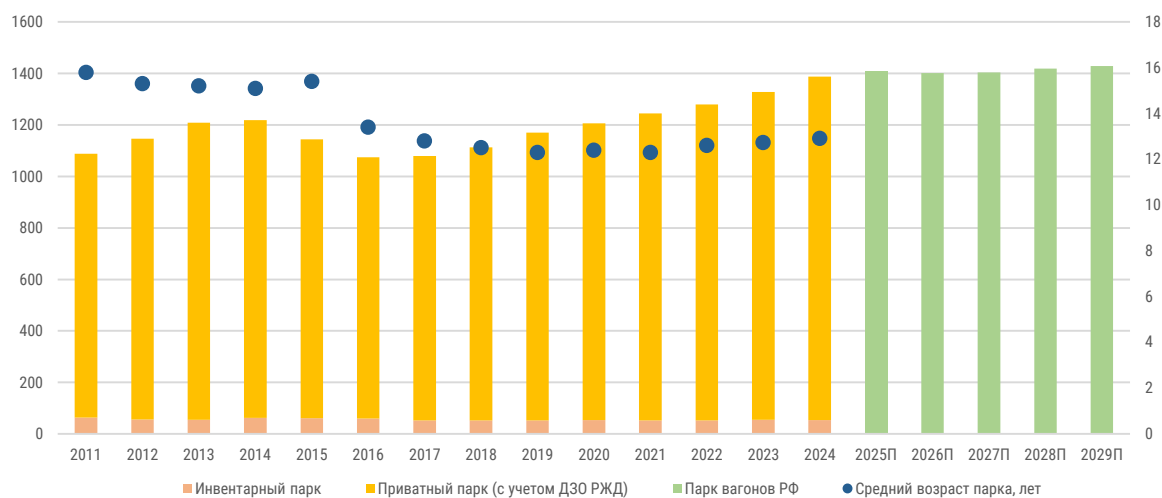
Источник: расчеты INFOline по данным ДПР и фин. плана ОАО "РЖД"

3.2. Прогноз динамики парка грузовых вагонов РФ

По состоянию на октябрь 2025 г. парк магистральных грузовых вагонов РФ насчитывает X, что на X% больше чем в начале 2025 г. В том числе X вагонов обладают повышенной осевой нагрузкой (X% всего парка; +X п.п. к 2025 г.). В 2025 г. средний возраст вагона увеличился на X года до X лет.

В январе-сентябре 2025 г. закупки грузовых вагонов сократились на X% до X тыс. (около X типовых – сокращение на X% и около X инновационных – на X%).

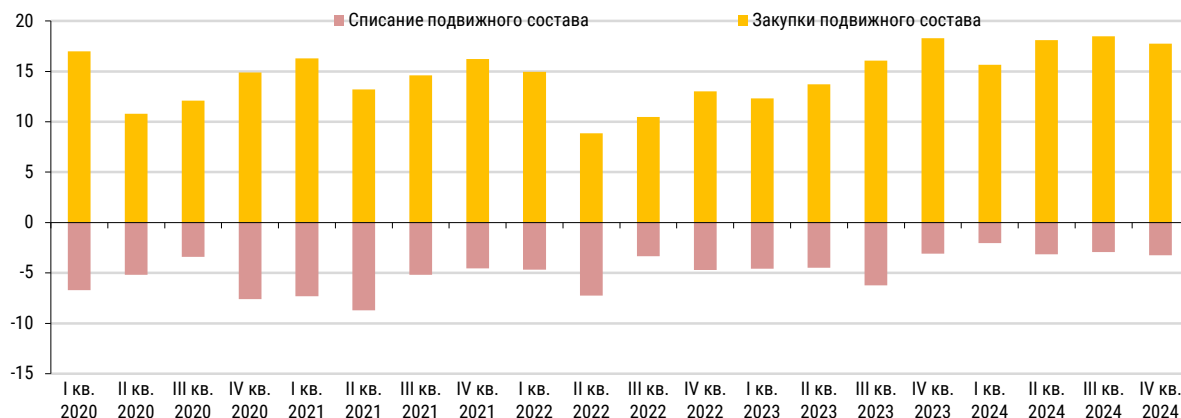
Рисунок 43. Парк в разрезе видов вагонов и прогноз, тыс. ед.



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ "РЖД", прогноз INFOline

В январе-сентябре 2025 г. списание выросло в X раз до X тыс. (цистерн – в X раз до X ед., полувагонов – в X раза до X ед.). Списание увеличивается на фоне увеличения стоимости капитального ремонта вагонов и большого профицита парка. Операторы начали списывать вагоны на пару лет раньше срока из-за финансовой нерациональности дальнейшего использования.

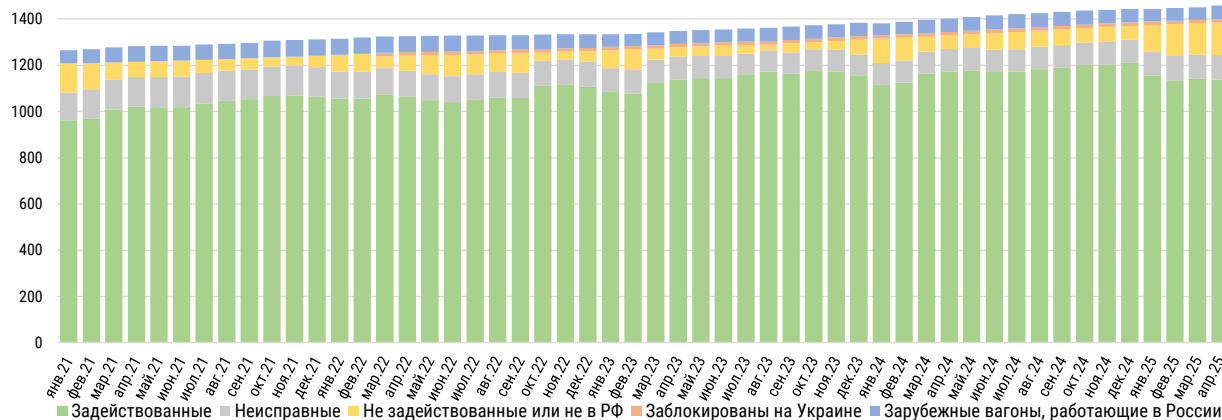
Рисунок 44. Закупки и списание подвижного состава РФ, тыс. ед.



Источник: расчеты INFOLine, данные компаний

Снижение эффективности управления вагонопотоками ОАО "РЖД", увеличение простоев парка, сохранение узких мест на Восточном полигоне в условиях активизации строительных и ремонтных работ продолжает способствовать сохранению масштабного дефицита большинства видов подвижного состава (полувагонов, цистерн, хопперов). В 2024 г. задействованный парк вагонов достиг максимальной величины и составил X ед., а незадействованный парк, напротив, продолжил сокращаться. В 2025 году INFOLine не ожидает улучшения ситуации с брошенными вагонами на сети РЖД ввиду продолжающихся масштабных строительных и ремонтных работ на БАМе и Транссибе, а также из-за режима повышенной опасности в условиях специальной военной операции, который требует от ОАО "РЖД" и грузоотправителей дополнительных мер безопасности и замедляет перевозочный процесс.

Рисунок 45. Структура парка магистральных грузовых вагонов РФ, тыс. ед.



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ "РЖД", прогноз INFOLine

По состоянию на 1 января 2025 г. парк вагонов с увеличенной осевой нагрузкой составил X единиц. Прогнозируется, что в долгосрочной перспективе парк инновационных вагонов будет только расти, замещая убывающий парк типовых вагонов.

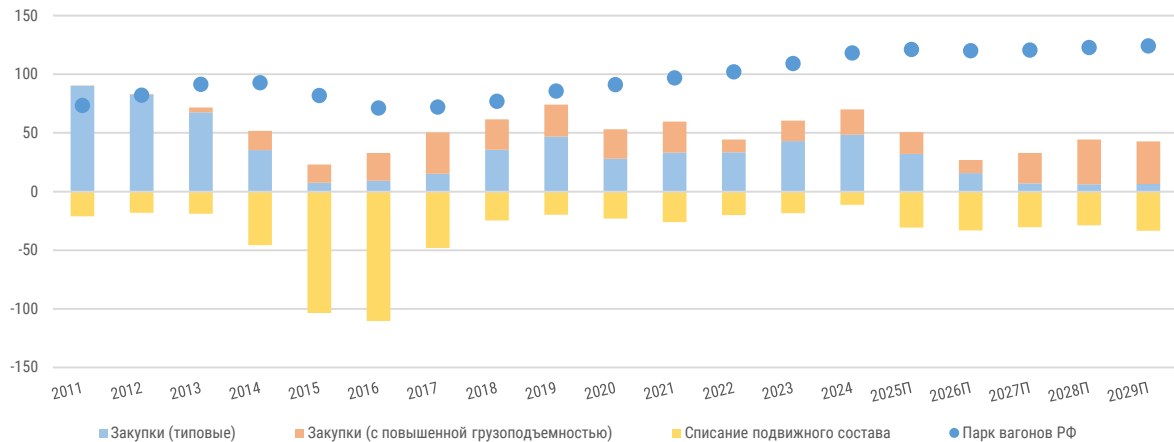
В 2025 году операторы столкнутся с масштабными вызовами, связанными со значительным сокращением задействованного в перевозках парка.

В таких условиях, учитывая снижение перевозок на сети, значительно усилятся конкуренция за крупнейших грузовладельцев и сервисные контракты. В 2024 году, ряд компаний завершил активную фазу закупок нового подвижного состава, и в 2025 году INFOLine ожидает существенно более аккуратных планов закупок, особенно в сегменте типовых полувагонов.

В то же время, вырастут закупки фитинговых платформ: сегмент контейнерных перевозок, как и перевозки минеральных удобрений, характеризует динамичный рост грузооборота и погрузки, и крупнейшие контейнерные операторы возвращаются к закупкам нового подвижного состава. Также активизируется рынок аренды инновационных полувагонов в связи с переходом с 1 апреля на согласование

всех заявок при перевозке по квоте угля на экспорт из Кемеровской области в восточном направлении на инновационный подвижной состав. 2025 год будет характеризоваться и продолжением процессов консолидации: в условиях растущей конкуренции и увеличения расходов, связанных с лизингом, ставками по кредитам и ремонтом, ряд средних и малых компаний могут решить продать бизнес.

Рисунок 46. Закупки и списание магистральных грузовых вагонов в РФ и прогноз, тыс. ед.



Источник: расчеты iNFOLine по данным ГВЦ "РЖД", прогноз iNFOLine

iNFOLine ожидает масштабного снижения выручки и прибыли по итогам 2025 года. Чистого убытка у сектора не будет, но компании с высокой долей лизинга в парке или с высокой долговой нагрузкой будут стать убыточными, так как, несмотря на благоприятные финансовые результаты последних лет, у большинства операторских компаний нет финансовых резервов и выросла долговая нагрузка после выплаты дивидендов. В 2025 году в условиях профицита на рынке операторы реализуют две стратегии: нормирование парка, отставляя его часть с тем, чтобы сохранить доходность по действующим контрактам, и наоборот, борьба за долю рынка и задействование парка, фактически демпинг, лишь бы вагон работал. Первой стратегии придерживается "ФГК" и вынужденно небольшие операторы с ограниченной клиентской базой. Второй – например, «Новотранс» и «Модум-Транс». Также iNFOLine констатирует разрушение системы сервисных контрактов – угольщики, у которых ситуация близка к катастрофической, отказались от выполнения долгосрочных контрактов и опустили вагонную составляющую до минимальных величин, ссылаясь на убытки при экспортных поставках. Если бы доллар стоил 90 руб., угольщики могли бы выполнять условия сервисных контрактов, в то время как реализация мер поддержки угольной отрасли при крепком рубле едва ли улучшит положение операторов. Поскольку многие операторы готовы демпинговать, добросовестные грузовладельцы, выполняющие условия сервисных контрактов, оказываются в менее выгодных финансовых условиях, чем ориентированные на спотовый рынок, где превалируют компании с простаивающим парком. В 2026 году, если сохранится текущая конъюнктура мировых рынков угля и не вырастет погрузка, разрушение системы сервисных контрактов продолжится и на фоне демпинга, роста расходов на ремонты и сохранения высокой ключевой ставки операторский сектор в целом может уйти в убыток.

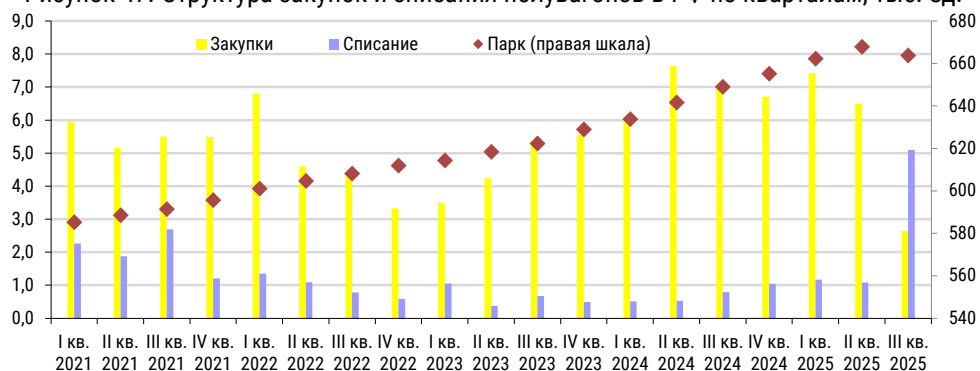
Раздел IV. Состояние и прогноз рынка по видам подвижного состава

4.1 Полувагоны

Крупнейшие операторы

По состоянию на 01.10.2025 г. парк полувагонов насчитывал X ед., средний возраст которых составляет X лет. В том числе около X обладают повышенной осевой нагрузкой – это X% парка. За январь-сентябрь 2025 года российскими собственниками было закуплено около X новых полувагонов, X% из которых инновационные, а списано – около X.

Рисунок 47. Структура закупок и списания полувагонов в РФ по кварталам, тыс. ед.



Источник: ГВЦ ОАО "РЖД", данные INFOLine

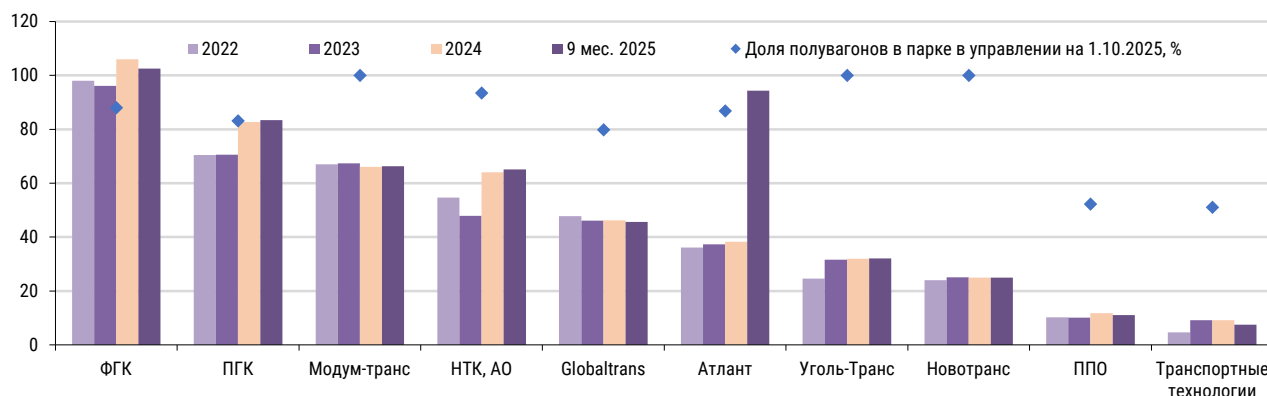
На 1 октября 2025 года подлежат списанию X полувагонов, в 2025 году истекает нормативный срок службы более чем у X полувагонов, а в 2026 году – у X. Всего за 2025-2026 гг. по сроку службы может быть списано до X.

В октябре 2024 года стало известно, что компания "Трансфин-М" в интересах дочерней операторской компании "Атлант" купила X инновационных полувагонов, для этой цели привлечен кредит у одного из российских банков на сумму X руб. В октябре 2024 года АО "ПГК" подписало контракт с "Тихвинским вагоностроительным заводом" на поставку в 2025 г. X инновационных полувагонов модели 12-9853.

Крупными покупателями новых полувагонов (часть приобретенного нового парка пока не переоформлена на непосредственных покупателей и числится на вагоностроительных заводах) в январе-сентябре 2025 года являются:

- "Транзит групп" – X ед.;
- "Уральская транспортная компания" – X ед.;
- ТалТЭК Транс, АО – X ед.;
- "Первая грузовая компания" – X ед.

Рисунок 48. Парк полувагонов в управлении крупнейших операторов, тыс. ед.



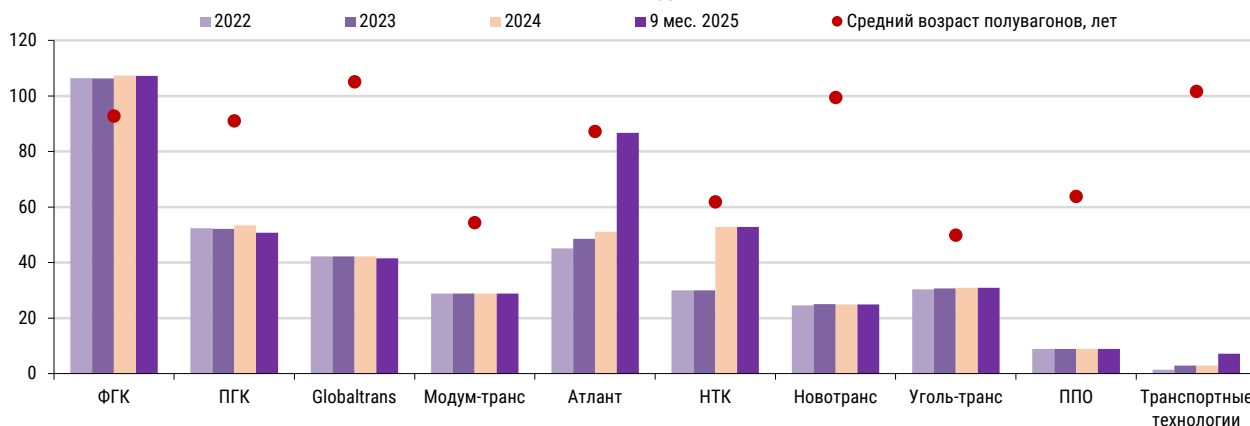
Источник: расчеты INFOLine по данным компаний и ГВЦ "РЖД"

Больше всего за январь-сентябрь 2025 год списано следующими компаниями:

- "Первая грузовая компания" – X ед.;
- Globaltrans Investment - X ед.;

- Газпромтранс, ООО – X ед.;
- «Новотранс» - X ед.;
- "Федеральная грузовая компания" – X ед.

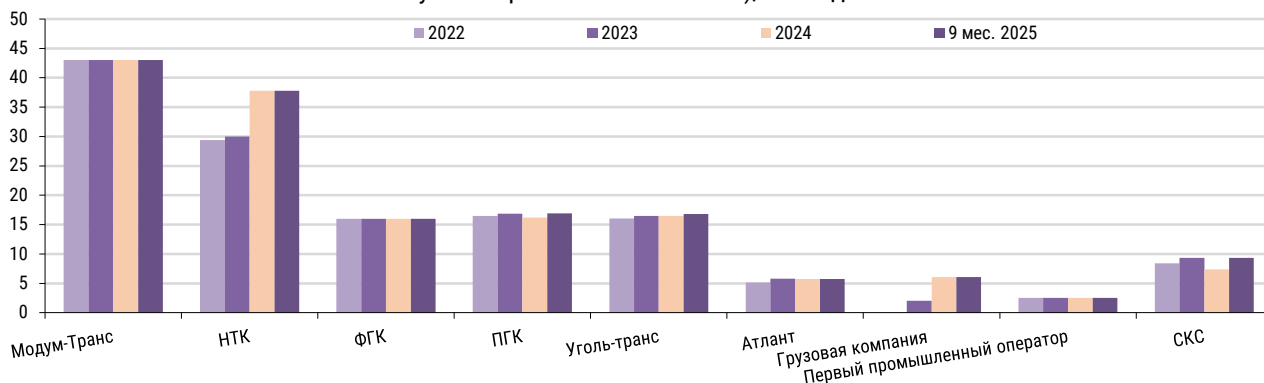
Рисунок 49. Парк полувагонов в собственности крупнейших операторов (с учетом финансового лизинга)
тыс. ед.



Источник: расчеты INFOLine

10 апреля 2025 года на внеочередном собрании акционеров Globaltrans Investment PLC одобрило сделку по продаже всех железнодорожных активов Управляющей компании ЗПИФа "Трансатлант" за X долл. Акционеры также одобрили выпуск новых акций на сумму до X долл. с оплатой путем передачи GDR с учетом прав в российских депозитариях. В июне 2025 г. стало известно, что "Деметра-Холдинг" продал X% "Грузовой компании" компании "Атлант".

Рисунок 50. Парк полувагонов с повышенной грузоподъемностью в собственности крупнейших операторов (с учетом финансового лизинга), тыс. ед.



Источник: расчеты INFOLine

В ноябре 2025 г. стало известно, что с целью повышения эффективности использования грузовых вагонов на сети ОАО "РЖД" было создано АО "Цифровой оператор". Генеральным директором стал Алексей Винников. ЦО управляет парками АО "Первая грузовая компания", ООО "Атлант" и ООО "Грузовая компания". ЦО обеспечивает эффективность использования парка, а операторы сохраняют самостоятельность в коммерческой работе и при взаимодействии с клиентом. Интервью с директором АО "ЦО" Алексеем Винниковым доступно по [ссылке](#).

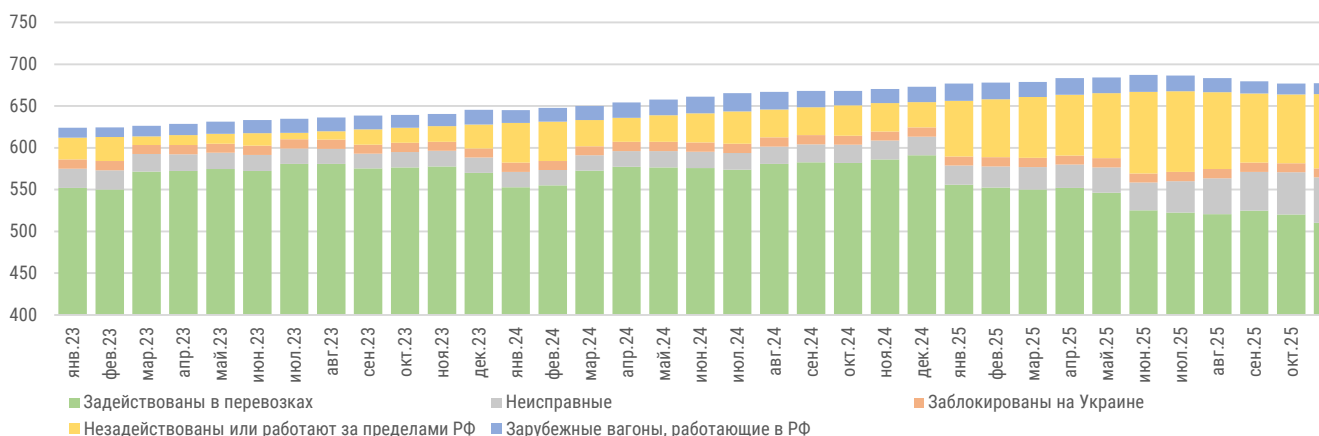
В 2023 г. и I пол. 2024 г. цены на новые грузовые вагоны резко выросли в связи с полным задействованием мощностей и повышением цен на комплектующие. Цена на новые типовые полувагоны в середине 2024 года превышали X руб. без НДС, однако в IV кв. 2024 г. вагоностроители снизили цены до X-X руб. для поддержания спроса в условиях повышения ключевой ставки и снижения цен на металл. Под влиянием высокой ключевой ставки и сокращения спроса в конце 2024 года цены на новые вагоны снизились примерно на X-X% (кроме цистерн и хопперов), и в 2025 году тенденция сохраняется: в начале года некоторые заводы снизили цены на типовые полувагоны до X-X руб. без НДС, во II кв. – до X-X руб. без НДС, в III кв. – до X-X руб. без НДС, а в IV кв. – до X руб. без НДС.

Задействование парка

За 2023 год задействованный в перевозках парк полувагонов вырос на X% до X. За 2024 год задействование полувагонов в перевозках увеличилось на X% до X. При этом количество зарубежных полувагонов, работающих на сети "РЖД", составило X (X из Казахстана и X из Беларуси), что на X% больше, чем в 2023 году. С октября 2024 г. ОАО "РЖД" применяет подходы по нормированию заадресовки порожних вагонов под предъявляемый объем грузов и таким образом способствует выводу из оборота части парка (простаивающие вагоны загромождают пути, особенно на припортовых станциях), в связи с чем сокращается погрузка в условиях растущего объема невывоза грузов и переориентации ряда грузоотправителей на автомобильный транспорт из-за проблем с отправкой грузов по согласованным заявкам ГУ-12 на железной дороге и снижения ставок автоперевозчиков.

В количестве незадействованных в перевозочном процессе полувагонов на фоне сокращения погрузки и мер ОАО "РЖД" выросло до максимального за всю историю уровня. В ноябре 2025 года задействованный парк сократился на X% до 510,4 тыс. ед., а к октябрю 2025 года - на X%. За январь-ноябрь 2025 года задействование полувагонов в перевозках сократилось на X% до X. При этом количество зарубежных полувагонов, работающих на сети "РЖД", сократилось примерно на X% до X тыс.

Рисунок 51. Среднемесячный баланс парка полувагонов, тыс. ед.

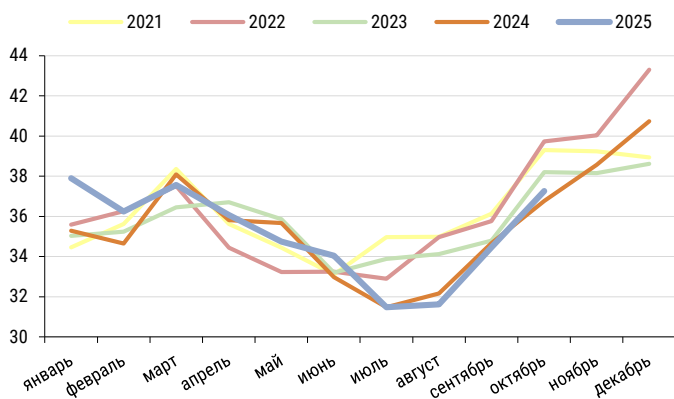


Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД" (неисправный парк – оценка)

Грузовая база: Добыча и экспорт угля

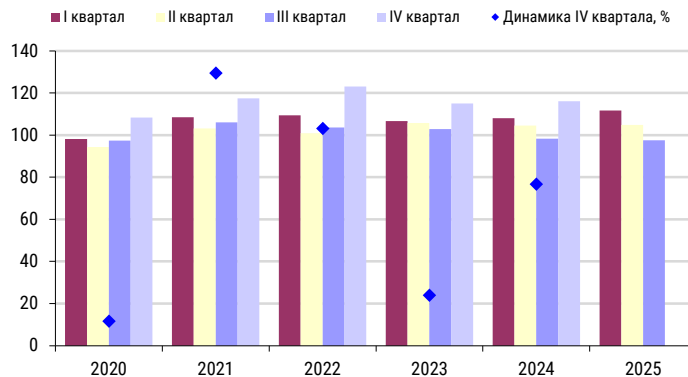
Постановлением от 29 мая 2025 года №776 (текст документа) и Распоряжением от 29 мая 2025 года №1389-р (текст документа) Правительство РФ утвердило решения о мерах поддержки угольной отрасли.

Рисунок 52. Добыча угля по месяцам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС РФ

Рисунок 53. Добыча угля по кварталам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС РФ

По данным компании "Русский уголь", к концу октября 2025 года более 70% российских угольных компаний имеют отрицательную операционную доходность. Даже крупные, вертикально интегрированные холдинги, контролирующие всю цепочку поставок и имеющие свой вагонный парк и перевалочные пункты, сейчас

работают практически "в ноль", что полностью исключает возможность инвестиций в обновление техники и развитие. По мнению компании, центры добычи к концу октября 2025 года переходят из центра РФ в регионы, близкие к портам, при текущих ценах на логистику эффективно экспортировать, если расстояние от предприятия до порта не превышает 2000 км. И ситуация будет усугубляться. ОАО "РЖД" повышает тариф на 10% в год, то есть за семь лет стоимость перевозки угля удваивается. Глава "Русского угля" "сильно сомневается", что рост цен на уголь сможет компенсировать такой рост тарифов на его транспортировку до портов. Генеральный директор разреза "Аршановский" считает, что, если железнодорожные тарифы продолжают расти такими же темпами, это поставит предприятия, которые находятся на расстоянии свыше 2000 км от портов, "в режим, можно сказать, предсмертной агонии".

По данным Главного таможенного управления Китая, за 9 месяцев 2025 года экспорт российского угля в Китай упал до 4-хлетнего минимума и составил X долларов в денежном выражении. Китай сокращает закупки уже второй год подряд. В конце октября 2025 года министр энергетики РФ заявил, что Россия планирует увеличить экспорт угля в Индию до X тонн к 2035 году. Ранее заместитель министра энергетики РФ сообщал, что основными перспективными рынками сбыта для российского угля являются Китай, Индия и Африка. Основной потенциал для сбыта энергетического угля сосредоточен в КНР, для коксующегося - в Индии.

Грузовая база: Производство нерудных строительных материалов

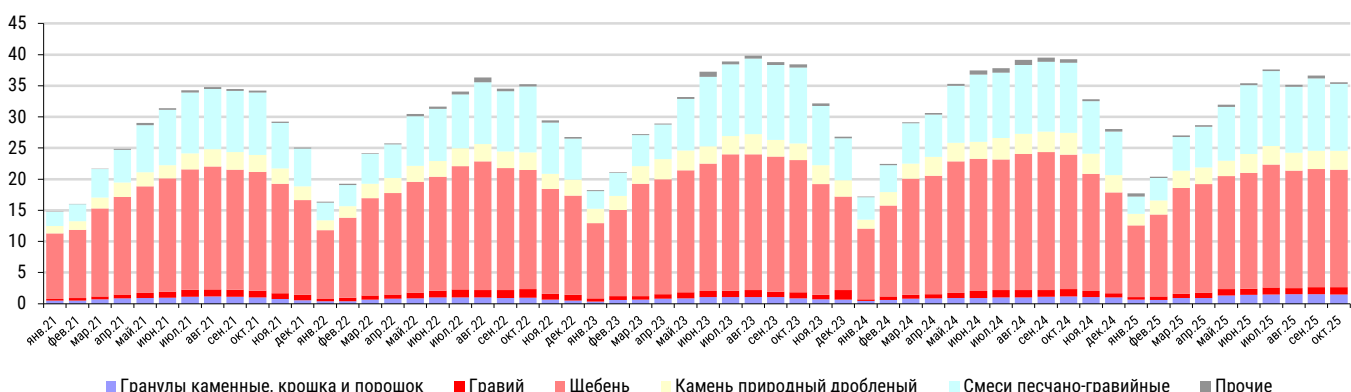
По итогам 2024 года производство нерудных строительных материалов увеличилось на 2,0% до 388,4 млн куб. м.

С 1 марта 2024 года, согласно распоряжению Правительства РФ № 2094-р, производство товаров и проведение работ с использованием вторсырья получает поддержку (текст). В перечень продукции вошли цементы и бетоны с использованием золы и шлака, биотопливо, изделия из переработанных смазочных материалов, бумаги, пластмассы, покрытия из резиновой крошки и другие товары. Для каждого вида указана минимальная доля вторсырья, которую нужно использовать при производстве.

В 2024 г. погрузка строительных грузов снизилась на X% (или на X тонн), в среднесуточном исчислении на X%. 2025 год характеризуется замедлением спроса на стройматериалы из-за снижения активности в строительной сфере.

В октябре 2025 г. зафиксировано сокращение производства нерудных строительных материалов на X% до X м, в том числе производство щебня – на X% до X м, природного камня – на X% до X куб. м. Производство гранул каменных увеличилось на X% до X куб. м, гравия – на X% до X м, песчано-гравийных смесей – на X% до X куб. м.

Рисунок 54. Производство строительных материалов по месяцам, млн куб. м

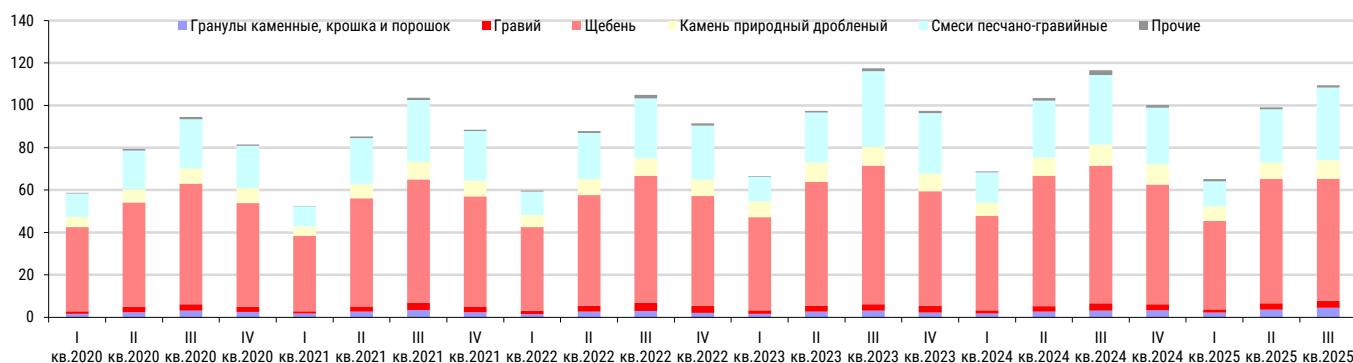


Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС, ЕМИСС

В III кв. 2025 года производство нерудных строительных материалов сократилось на X% и составило X куб. м. Производство щебня сократилось на X% до X куб м, камня природного – на 11,8% до 8,8 млн куб. м, гравия – на X% до X куб. м. Производство песчано-гравийных смесей увеличилось на X% до X куб. м, каменных гранул – на X% до X куб. м.

За 10 мес. 2025 г. сокращение производства составило X%, в т. ч. щебня – X% до X куб. м, смесей песчано-гравийных – на X% до X куб. м. Производство каменных гранул увеличилось на X% до X куб. м. На состояние рынка щебня повлияли: сокращение совокупного потребительского спроса и уменьшение объемов инвестиций в ключевые строительные направления (жилищное строительство, промышленные объекты, инфраструктурные и дорожные проекты); снижение стоимости щебня в течение 2025 г.; сложности, связанные с доставкой щебня железнодорожным транспортом конечным потребителям. Сокращение спроса связано, в том числе с уменьшением заказов щебня со стороны ОАО "РЖД", а также с падением объемов жилищного строительства.

Рисунок 55. Производство строительных материалов по кварталам, млн куб. м



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС, ЕМИСС

Отгрузка нерудных материалов железнодорожным транспортом на рынок РФ в октябре 2025 года выросла на X т (-X% к сентябрю 2025 г.). Импорт нерудных материалов в РФ по железной дороге снизился на X т, поставки внутри страны увеличились на X% и составили X т. Однако по итогам января–октября отгрузка сократилась на X до X т. Динамика отгрузки стройматериалов на железной дороге в большей степени обусловлена нестабильностью на рынке жилищного и инфраструктурного строительства. Объем поставок щебня водным транспортом за 9 мес. 2025 г. остался на уровне 2024 года.

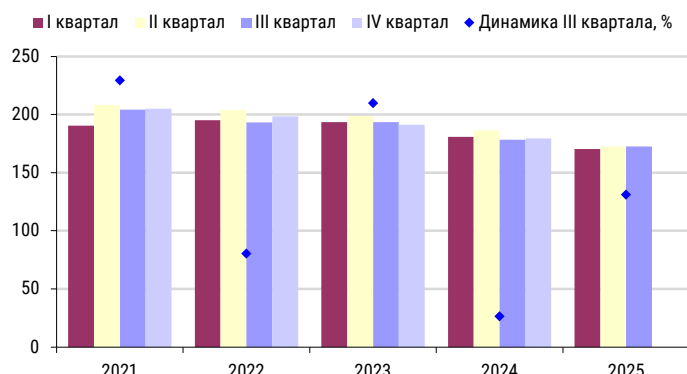
В июне 2025 года прошла ежегодная конференция "Рынок щебня России 2025". По данным РОСДОРНИИ, прогнозируемая потребность в щебне для выполнения мероприятий плана в период 2025–2028 годов составила X т (с учетом содержания щебня в асфальтобетонных смесях в размере X%). Из общего объема потребления щебня (X тонн) распределение по видам дорожной деятельности следующее: на строительство уйдет X то (X%), на реконструкцию – X т (X%), на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог – X т (X%). При этом наибольший объем потребления щебня (X т) приходится на автомобильные дороги регионального или межмуниципального и местного значения. Оставшаяся часть потребления щебня (X т) приходится на федеральные дороги, находящиеся в оперативном управлении федеральных казенных учреждений, подведомственных Росавтодору (X т), и дороги, находящиеся в доверительном управлении ГК "Автодор" (X т).

Сокращение инвестиционной программы ОАО "РЖД" негативно отражается на производствах строительных материалов в связи с замедлением ряда масштабных проектов. Однако строительную отрасль может поддержать реализующийся масштабный проект ВСМ "Москва–Санкт-Петербург" (сессия на ПМЭФ-2025 доступна [здесь](#)). Активизация строительных работ потребовала поставок значительных объемов щебня, в связи с чем на Рижском ходу Московской железной дороги был запущен грузовой двор с пропускной способностью около 15 тыс. т, что значительно упростило проведение масштабных земляных и инфраструктурных работ в Подмоскovie.

Основные тенденции рынка перевозок грузов

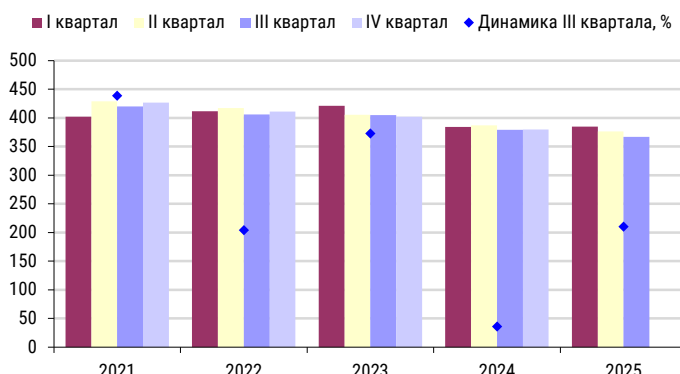
В 2024 году объем перевозок в полувагонах к прошлому году сократился на X% до X т, а грузооборот сократился на X% до X т-км.

Рисунок 56. Объем перевозок грузов в полувагонах по кварталам, млн тонн



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 57. Грузооборот в полувагонах по кварталам, млрд т-км



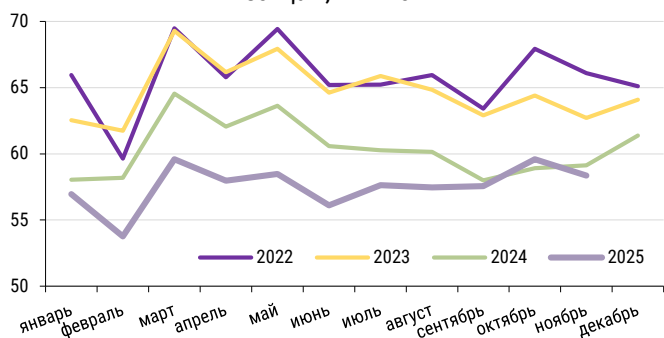
Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

В III квартале 2025 года объем перевозок в полувагонах к аналогичному периоду прошлого года сократился на X% до X т и увеличился на X% ко II кварталу, а грузооборот сократился на X% до X т-км и на X% ко II кварталу.

В ноябре 2025 года объем перевозок в полувагонах к аналогичному месяцу прошлого года сократился на - X% до X т и на - X% к октябрю, а грузооборот сократился на - X% до X т-км и на - X% к октябрю.

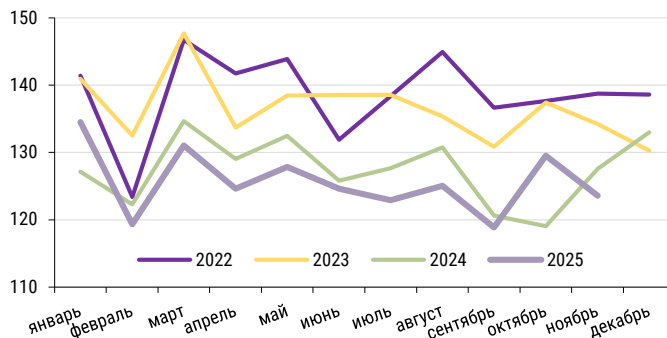
Динамика перевозки грузов и грузооборота в полувагонах по месяцам представлена на диаграммах.

Рисунок 58. Объем перевозок грузов в полувагонах по месяцам, млн тонн



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

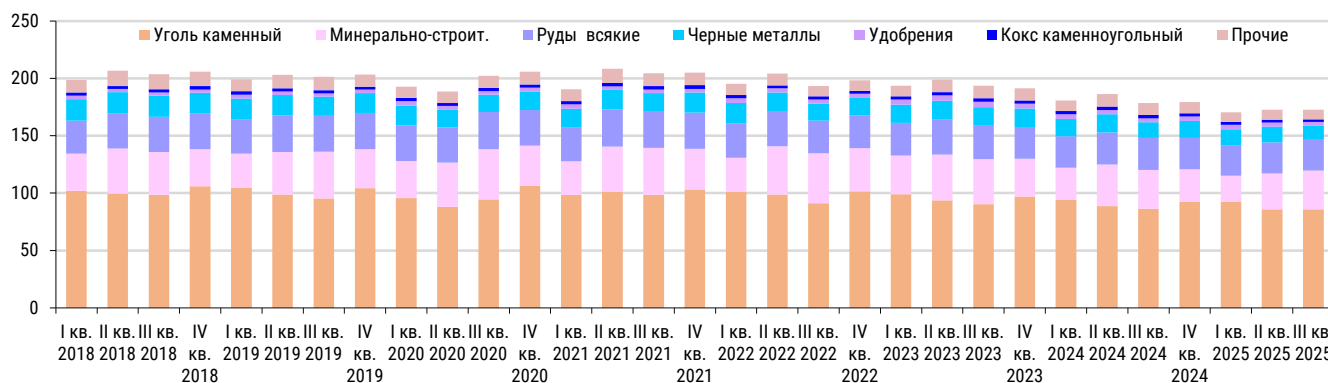
Рисунок 59. Грузооборот в полувагонах по месяцам, млрд т-км



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

В январе-ноябре перевозки в полувагонах сократились на X% до X т, а грузооборот на X% до X т-км. Динамика перевозки грузов в полувагонах по видам грузов представлена на диаграммах.

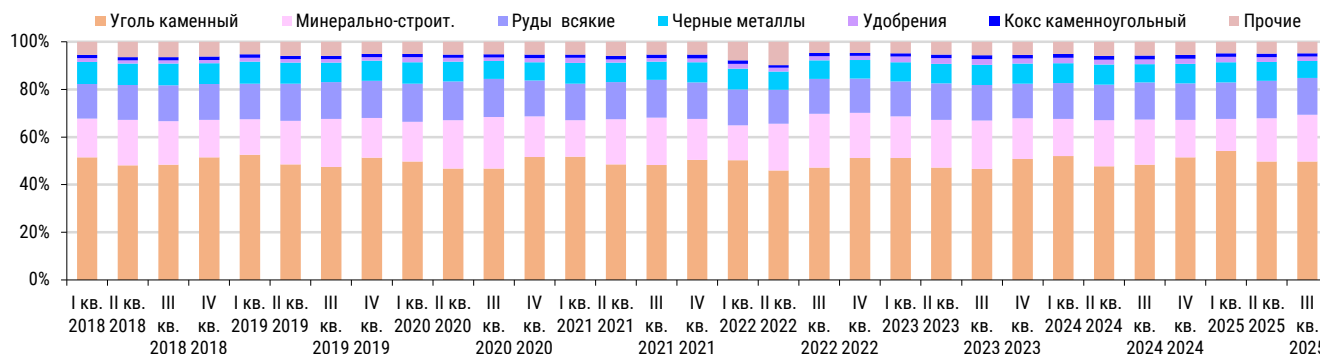
Рисунок 60. Объем перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по кварталам, млн тонн



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Структура перевозок в полувагонах на диаграмме.

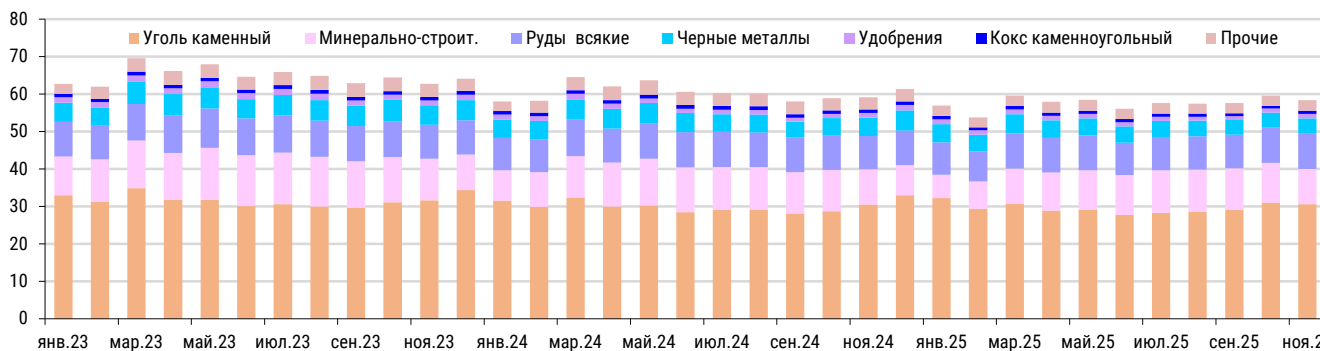
Рисунок 61. Структура перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по кварталам, %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Динамика перевозок грузов в полувагонах на диаграмме.

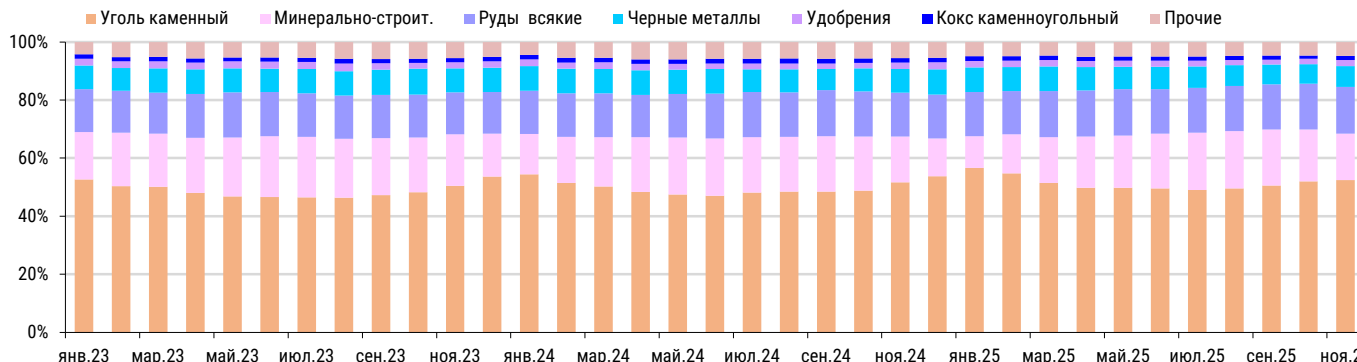
Рисунок 62. Объем перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по месяцам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Структура перевозок в полувагонах помесечно на диаграмме.

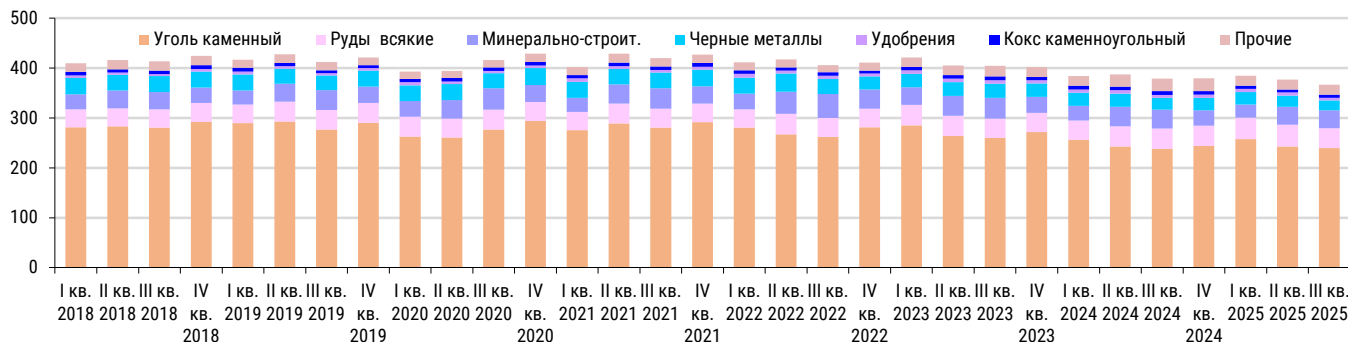
Рисунок 63. Структура перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по месяцам, %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Во II кв. 2025 года перевозки строительных материалов снизились на X%.

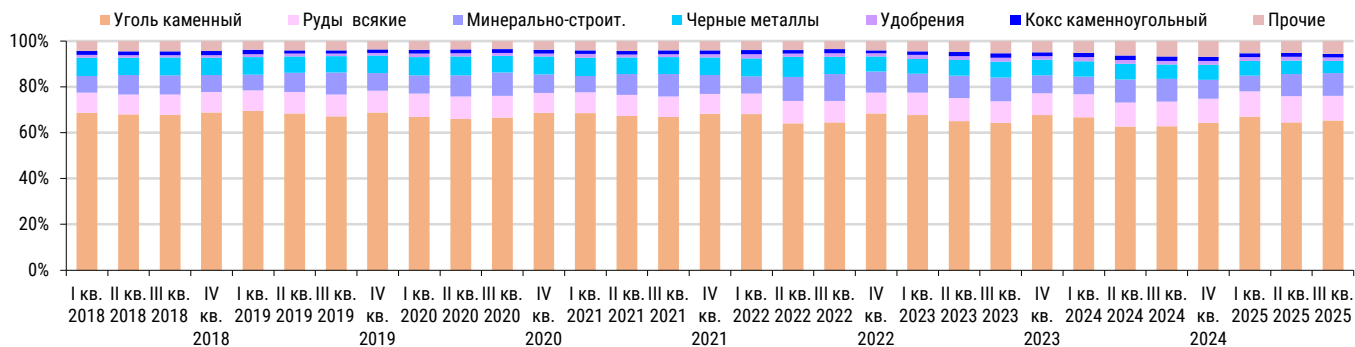
Рисунок 64. Грузооборот в полувагонах по видам грузов по кварталам, млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Структура грузооборота в полувагонах представлена ниже.

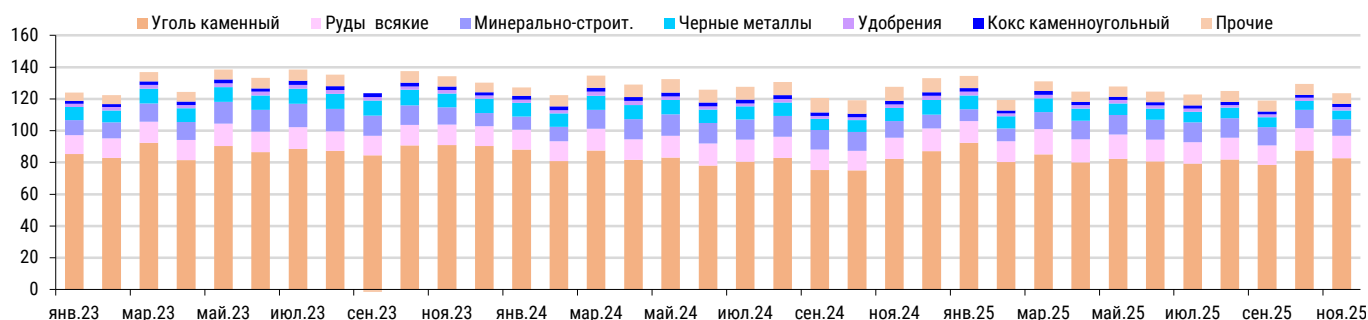
Рисунок 65. Структура грузооборота в полувагонах по видам грузов по кварталам, %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Грузооборот в полувагонах представлен ниже.

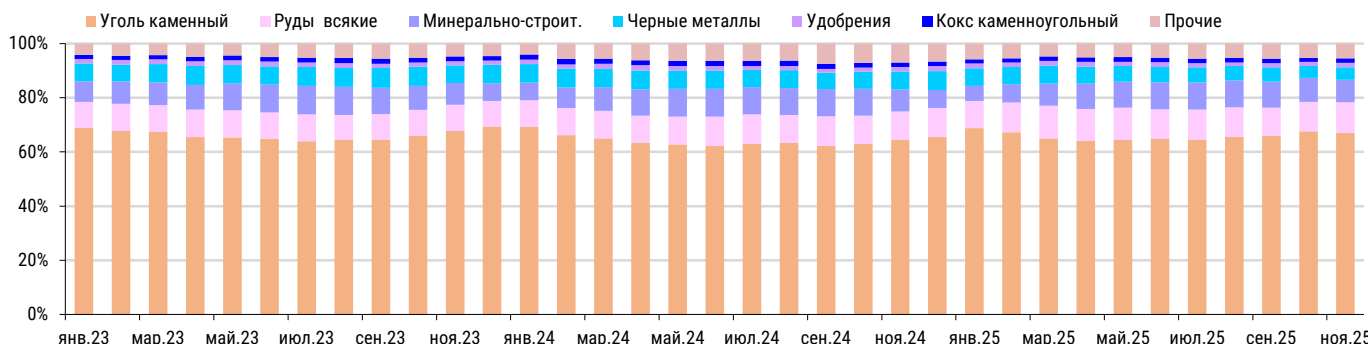
Рисунок 66. Грузооборот в полувагонах по видам грузов по месяцам, млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Структура грузооборота в полувагонах представлена ниже.

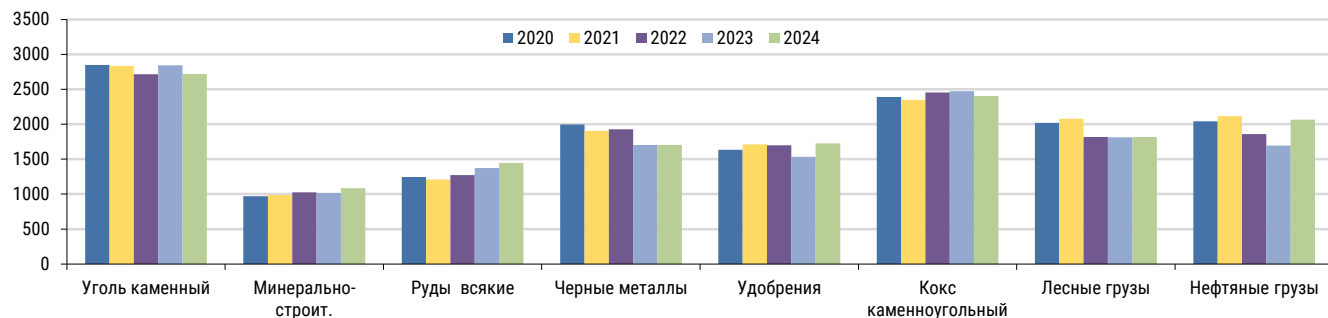
Рисунок 67. Структура грузооборота в полувагонах по видам грузов по месяцам, %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Среднее расстояние перевозок грузов в полувагонах по видам грузов.

Рисунок 68. Среднее расстояние перевозок грузов в полувагонах по видам грузов, км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

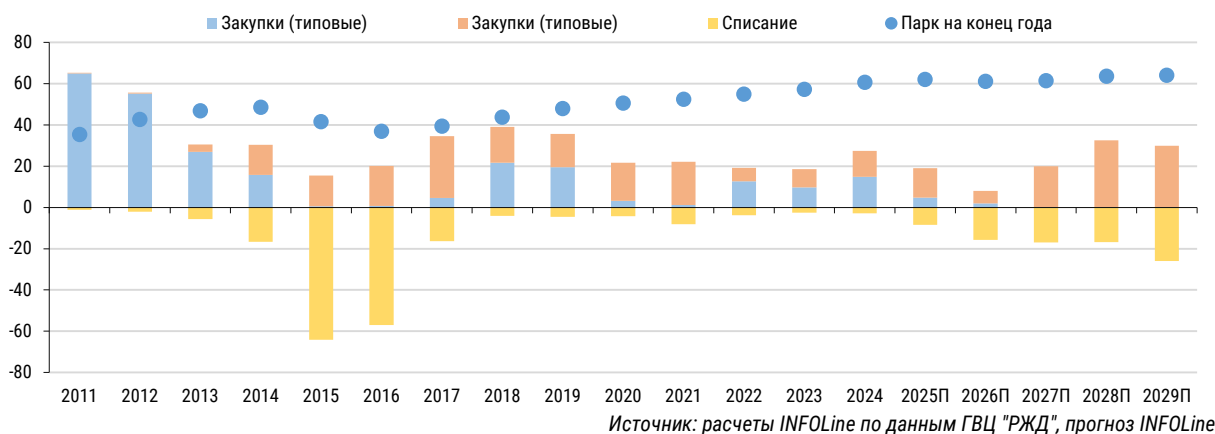
В ноябре 2025 года среднее расстояние составило X км, что на X км (X%) меньше, чем в аналогичном месяце 2024 года.

Прогноз спроса и предложения, закупок и списания

По состоянию на 1 января 2025 г. парк полувагонов насчитывал X ед., средний возраст которых превышает X лет. В том числе X обладают повышенной осевой нагрузкой – это X% парка.

За 2024 год российскими собственниками было закуплено X новых полувагонов, X% из которых инновационные, а списано – X ед. Крупнейшими покупателями новых полувагонов в 2024 г. стали: ООО "Грузовая компания" ("Деметра-Холдинг") – X ед.; "Урал логистика" – X ед.; "Уральская транспортная компания" – X ед.; ООО "ТЛК Транссибурал" – X ед.; "ПГК" – X ед.; "ТалТэк Транс" – X ед. Больше всего за 2024 год было списано следующими компаниями: "Первая грузовая компания" – X ед.; "Новотранс" – X ед. и "Федеральная грузовая компания" – X ед.

Рисунок 69. Закупки, списание и парк полувагонов и прогноз, тыс. ед.



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ "РЖД", прогноз INFOLine

По сообщению "РЖД", с середины октября по начало февраля 2025 года за счет совместной работы с операторами удалось отправить в отстой более 115 тыс. вагонов, снизив негативное влияние на производственный процесс. Принятые меры позволили повысить надёжность доставки грузов и производительность локомотивов, а оборот вагона на сети РЖД ускорился на X суток. При этом ускорение оборота и повышение скорости в движении было в значительной степени нивелировано увеличением простоев на погрузке и выгрузке. Вступление в силу ПНД в январе-феврале не оказало существенного влияния на перевозки так как в условиях снижения погрузки в январе 2025 года конкуренция между грузовладельцами была не столь острой.

Рисунок 70. Прогноз баланса парка полувагонов, тыс. ед.

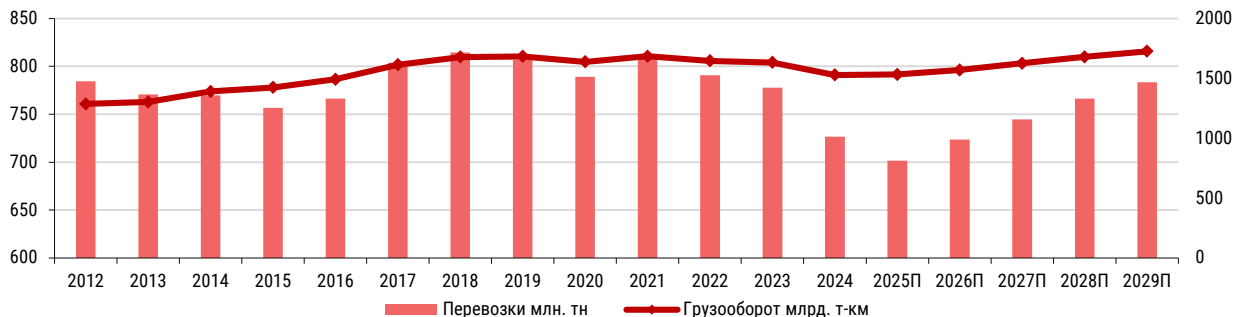


Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ "РЖД", прогноз INFOLine

В декабре 2024 года задействованный парк увеличился на X% до X ед., а к ноябрю 2024 года вырос на X%. По итогам IV квартала, задействованный парк вырос на X% и достиг X вагонов. За 2024 год задействование полувагонов в перевозках увеличилось на X% до X. При этом количество зарубежных полувагонов, работающих на сети "РЖД", составило X (X из Казахстана и X из Беларуси), что на X% больше, чем в 2023 году.

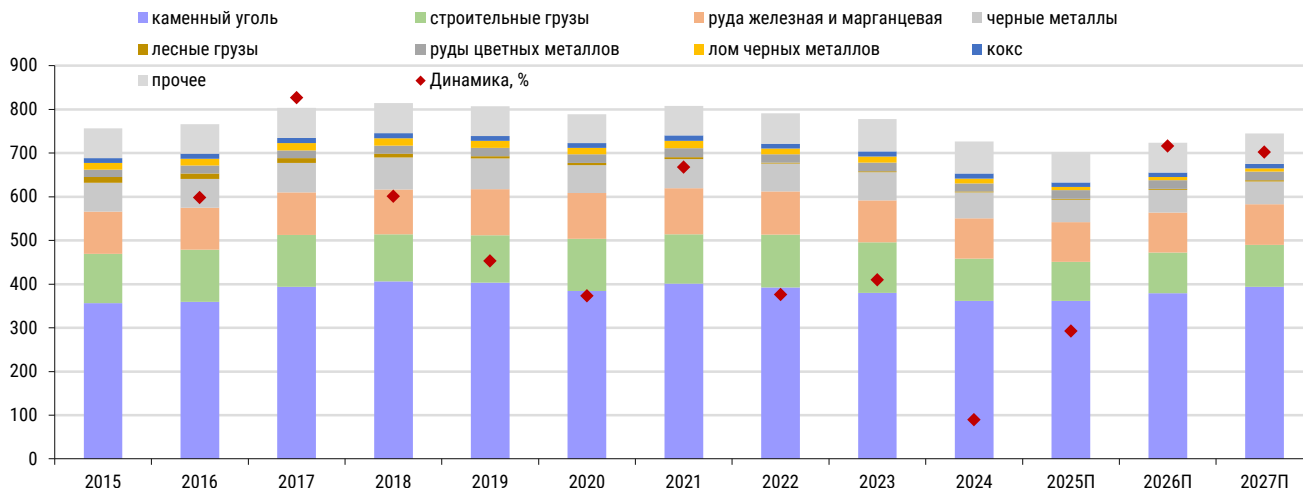
В I кв. 2025 г. в условиях сокращения погрузки, перетока грузов (особенно металлов) на автотранспорт и реализации ОАО "РЖД" комплекса мер по ограничению "лишнего" парка доля незадействованного в перевозках типового парка выросла до рекорда. В сочетании с ужесточением контроля проведения капитальных ремонтов полувагонов это привело к повышению рисков владения и аренды типового парка, особенно с высоким средним возрастом.

Рисунок 71. Динамика и прогноз перевозок и грузооборота в полувагонах



Грузооборот в 2024 г. составил X т-км – сократился на X%, объем перевозок – X т (сокращение на X%). В среднесрочной перспективе, как минимум до 2027 года, ограничивающим фактором для роста перевозок и грузооборота в полувагонах также будет являться сохранение узких мест на Восточном полигоне, где одновременно ведутся масштабные строительные и ремонтные работы и увеличивается перевозка альтернативных углю грузов.

Рисунок 72. Динамика перевозок в полувагонах по видам грузов и прогноз, млн т



Источник: расчеты INFOline по данным ДПР и фин. плана ОАО "РЖД"

Ключевыми проблемами являются снижение эффективности управления вагонопотоками, сохранение узких мест на инфраструктуре (особенно на Восточном полигоне и на полигонах Юга России, где эффект от прекращения авиаперевозок и перегруженности экспортных портов и терминалов), а также эффекты от запуска ОАО "РЖД" новой автоматизированной системы – динамической модели загрузки инфраструктуры. С 2027 года в условиях восстановительного роста перевозок и грузооборота, по мере расшивки узких мест на сети, списания типового парка и его замещения инновационными вагонами показатели эффективности использования парка (перевозки и грузооборота на вагон) будут улучшаться, что позволит обеспечить растущую грузовую базу подвижным составом с показателями эффективности близкими к 2017-2019 гг., когда эксплуатационная работа на сети осуществлялась более эффективно.

Демонстрационная версия. В разделе представлено состояние и прогноз рынка по полувагонам, крытым вагонам, нефтеналивным цистернам, хопперам-минераловозам, хопперам-цементовозам, хопперам-зерновозам, фитинговым платформам, лесовозным платформам, универсальным платформам по итогам 2025 г.

Раздел V. Рейтинг операторов подвижного состава INFOLine Rail Russia TOP

5.1 Ранговый рейтинг операторов

Основной целью рейтинга INFOLine Rail Russia Top является выявление и анализ тенденций на рынке оперирования подвижным составом, определение позиций и описание ведущих игроков. Помимо рейтингов по величине парка, операторы проранжированы по объемам грузоперевозок, а также по выручке. **Рейтинг операторов** сформирован по ранговому принципу, в нем учитывалось место по парку в собственности⁵ (с учетом финансового лизинга) и управлении⁶, перевозкам грузов и валовой выручке (рейтинг по выручке формируется по итогам полного года). Итоговое место в Рейтинге зависит от суммы рангов и тем выше, чем меньше их сумма. Ранговые места, для компаний, не вошедших в ТОП-45 по парку в собственности (с учетом финансового лизинга) или управлении, при расчете среднего ранга не учитывались. Если сумма рангов совпадает, то более высокое место у компаний, выручка от оперирования подвижным составом у которых больше.

Таблица 4. Ранговый рейтинг ТОП-30 операторов подвижного состава по итогам 9 месяцев 2025 года⁷

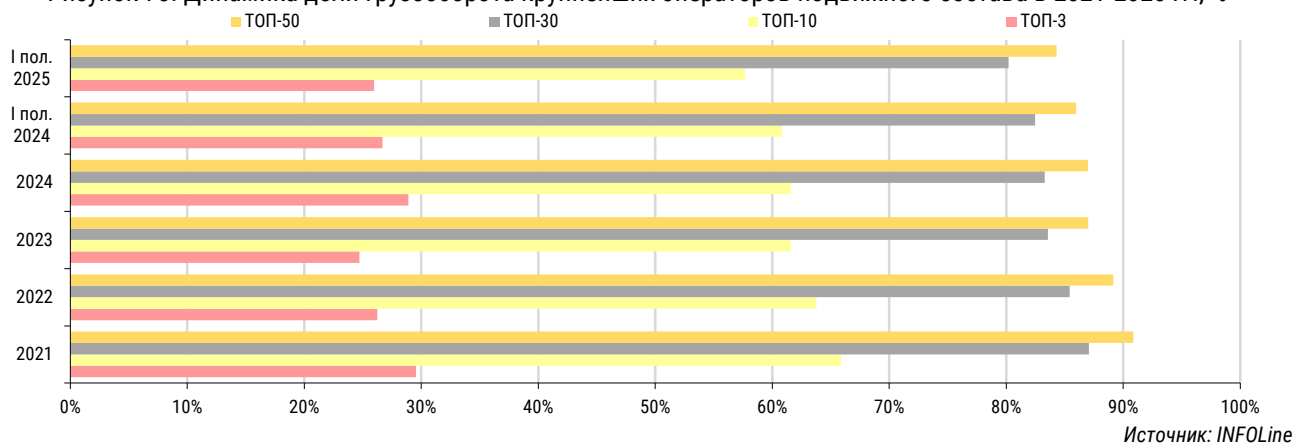
Название компании	Собственность ⁸		Управление		Перевозки		Выручка ⁹		Средний ранг		Место	
	2024	9 мес. 2025	2024	9 мес. 2025	2024	9 мес. 2025	2024	9 мес. 2025	2024	9 мес. 2025	2024	9 мес. 2025
Первая грузовая компания, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Федеральная грузовая компания, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
НТК, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Атлант, ООО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Трансойл, ООО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

5.5 Рейтинг операторов по грузообороту

На долю ТОП-30 операторов в январе-сентябре 2025 года пришлось X% грузооборота железнодорожного транспорта, что на X п.п. меньше, чем за аналогичный период 2024 года, причем доля TOP-10 сократилась на X п.п. до X%, а доля ТОП-3 - на X п.п. до X%.

"ФГК" по итогам января-сентября 2025 года сократила грузооборот на X% до X млрд т-км, а "ПГК" – на X% до X т-км.

Рисунок 73. Динамика доли грузооборота крупнейших операторов подвижного состава в 2021-2025 гг., %



⁵ Сумма собственного парка грузовых вагонов, который находится на балансе компании, в том числе на условиях финансового лизинга (может быть передан в управление сторонним компаниям)

⁶ Сумма собственного парка грузовых вагонов (включая парк грузовых вагонов в финансовом лизинге) и арендованного парка грузовых вагонов, без учета собственного парка грузовых вагонов, сдаваемого в аренду другим компаниям.

⁷ Данные рейтинга могут измениться к финальной версии исследования

⁸ С учетом финансового лизинга

⁹ Грузовладельцы ("Уралкалий", "Апатит", УГМК, Роснефть) не включаются в рейтинг по выручке, так как нет возможности выделить выручку, связанную с перевозками. "Трансойл", "Нефтетрассервис", "Уралхим-транс", "НТК" и "Первый промышленный оператор" не раскрывают финансовые показатели

На второе место по грузообороту опустилось АО "НТК", сократившее его на X% до X т-км. Наиболее динамичный рост грузооборота продемонстрировали "Атлант" (на X%) и "НХТК" (на X%).

Таблица 5. Рейтинг операторов по величине грузооборота в 2021-2025 гг., млрд т-км

Оператор ¹⁰	2021	2022	2023	2024	9 мес. 2024	9 мес. 2025	Динамика 9 мес. 2025 г. к 9 мес. 2024 г., % ¹¹	Место		Динамика мест	
								9 мес. 2024	9 мес. 2025		
Первая грузовая компания, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Федеральная грузовая компания, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
НТК, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Атлант, ООО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Трансойл, ООО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

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

По отношению грузооборота к парку в управлении лидерами остались "НТК", "Модум-Транс", "Уголь-транс", "ТалТЭК Транс", ГК "Новотранс". Парк этих компаний состоит в основном из полувагонов, а основная номенклатура – уголь. Также высокое место после продажи зерновозов и крытых вагонов заняло FESCO, которое теперь управляет только фитинговыми платформами и специализируется на маршрутных контейнерных перевозках, в том числе транзитных, для которых характерна высокая скорость движения.

Таблица 6. Рейтинг операторов по отношению грузооборота к парку в управлении в 2021-2025 гг., млн т-км на вагон за период

Оператор	2021	2022	2023	2024	9 мес. 2024	9 мес. 2025	Динамика 9 мес. 2025 г. к 9 мес. 2024 г., % ¹²	Место ¹³		Динамика мест	
								9 мес. 2024	9 мес. 2025		
Первая грузовая компания, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Федеральная грузовая компания, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
НТК, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Атлант, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Трансойл, ООО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

Источник: расчеты и оценки INFOLine

Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг ТОП-30 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по парку в управлении, парку в собственности, объему перевозок, грузообороту

5.7 Рейтинг лизинговых компаний на рынке операционного лизинга¹⁴

На рынке операционного лизинга основными игроками являются "Трансфин-М" и "Вектор Рейл", "ГТЛК" и "ВТБ Лизинг".

Таблица 7. Рейтинг лизинговых компаний по парку, переданного в операционный лизинг, на конец периода

Наименование компании	2020	2021	2022	2023	2024	I пол. 2025	Место	
							2024	I пол. 2025
ГК ГТЛК (АО "ГТЛК" и ООО "ГТЛК-1520")	*	*	*	*	*	*	*	*
ГК Трансфин-М	*	*	*	*	*	*	*	*
"Вектор Рейл"	*	*	*	*	*	*	*	*
ВТБ Лизинг, АО	*	*	*	*	*	*	*	*
СГ-транс, АО	*	*	*	*	*	*	*	*

Источник: данные компаний, (*) оценки INFOLine

Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг крупнейших оперлизинговых компаний по итогам I пол. 2025 года.

¹⁰ Сортировка компаний в таблице осуществлена в соответствии с их ранговым рейтингом (раздел 1.1.)

¹¹ Данные округлены до одного знака после запятой

¹² Данные округлены до одного знака после запятой

¹³ Места приводятся среди представленных в таблице крупнейших операторов

¹⁴ Обновление рейтинга оперлизинговых компаний осуществляется один раз в полугодие



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

"Евросиб СПб-транспортные системы", АО

Место в общем ранговом рейтинге **INFOLine Rail Russia TOP** в 2024 г.

Позиция № 18

→ 0

Место в рейтинге **INFOLine Rail Russia TOP** по величине парка в управлении в 2024 г.

Позиция № 22

изменение

→ 0

Место в рейтинге **INFOLine Rail Russia TOP** по величине парка в собственности в 2024 г.

Позиция № 18

места по сравнению с предыдущим годом

↑ 1

Место в рейтинге **INFOLine Rail Russia TOP** по объему перевозок грузов в 2024 г.

Позиция № 23

↑ 1

Место в рейтинге **INFOLine Rail Russia TOP** по валовой выручке в 2024 г.

Позиция № 14

→ 0

Логотип	Объем перевозок грузов в 2024 г., млн тонн	Динамика перевозок грузов в 2024 г. к 2023 г., %	Объем перевозок грузов на 1 вагон в управлении в 2024 г., тонн на вагон в год
	X	X	X
	Валовая выручка в 2024 г., млрд руб.	Динамика валовой выручки в 2024 г. к 2023 г., %	Выручка на 1 вагон в управлении в 2024 г., тыс. руб. в день
	X	X	X
	Количество вагонов в управлении на 1.1.2025, ед.	Изменение количества вагонов в управлении в 2024 г. к 2023 г., ед.	Динамика количества вагонов в управлении в 2024 г. к 2023 г., %
	X	X	X
	Количество вагонов в собственности на 1.1.2025, ед.	Изменение количества вагонов в собственности в 2024 г. к 2023 г., ед.	Динамика количества вагонов в собственности в 2024 г. к 2023 г., %
	X	X	X



Адрес: 197046, Санкт-Петербург, ул. Мичуринская, д. 4 Телефоны: +7(812)3268111, +7(812)3268116 Факс: +7(812)3268110 E-Mail: transport@eurosib.biz Web: www.eurosib.biz
Руководитель: Никитин Дмитрий Николаевич, президент АО "Евросиб-транспортные системы";
Иванов Михаил Юрьевич, исполнительный директор

Краткое описание бизнеса

"Евросиб СПб-транспортные системы" входит в ГК "Евросиб", с 1992 года объединяющей бизнесы в области железнодорожного транспорта, инфраструктуры, логистики и сервиса. Центральный офис компании находится в Санкт-Петербурге. "Евросиб СПб-ТС" оказывает услуги железнодорожного оператора, предлагая комплексное транспортное обслуживание промышленных предприятий, включая услуги мультимодальной логистики, железнодорожных перевозок, терминальных операций. Компания имеет 9 региональных представительств. Бенефициаром ГК является Дмитрий Николаевич Никитин.

Транспортно-логистический центр "Евросиб-Терминал-Новосибирск" входит в Восточную транспортно-логистическую зону Новосибирского транспортного узла. Общая площадь контейнерной площадки – 5,7 га, складских помещений – 10 тыс. кв. м. В январе 2020 года АО "Евросиб СПб-ТС" представило проект развития контейнерного терминала "Евросиб-Терминал-Новосибирск", который предполагает продление железнодорожных путей, увеличение емкости контейнерной площадки до 9,5 тыс. TEU и внедрение крановой технологии. В 2020

году построена дополнительная контейнерная площадка 6 Га, которая позволила увеличить емкость единовременного хранения контейнеров до 7.5 тыс. TEU. Планируется, что к 2026 году годовой объем переработки контейнеров на терминале составит 250 тыс. TEU.

В октябре 2018 года АО "Аэропорт" Сиверский" (100% акций принадлежит АО "Евросиб СПб – ТС") победило в аукционе по продаже 75% – 1 акция ОАО "Псковавиа" за 55 млн руб. Вместе с авиаперевозчиком АО "Евросиб СПб – ТС" получило право на аэропортовое обслуживание. Парк компании состоит из пассажирского Ан-24 и двух транспортных Ан-26Б.

В августе 2019 года АО "Евросиб СПб-ТС", АО "ГЛОНАСС" и ОАО "Позитрон" подписали трехстороннее соглашение о партнерстве с целью создания системы сквозного контроля климатических условий транспортировки скоропортящихся грузов. В январе 2020 года ЗАО "Евросиб СПб-ТС" получило патент на энергоустановку для крупнотоннажных рефрижераторных контейнеров при перевозке железнодорожным транспортом. Установка оснащена системами мониторинга удаленного управления, сотовой и спутниковой системами связи, системой геопозиции, а также дает возможность обеспечивать электроэнергией 24 рефконтейнера на протяжении 30 суток и более. В апреле 2020 года "Евросиб СПб-транспортные системы" запустило в работу систему для прогнозирования движения и эффективного использования вагонов E-SmartROUTE. В декабре 2020 года АО "Евросиб СПб – Транспортные системы" получило патент на производство модернизированного рефрижераторного контейнера.

В июле 2025 года начал работу филиал группы компаний "Евросиб" в Китае, находящийся в Ниндо. Основные задачи офиса в Нинбо - стать центром продаж мультимодальных перевозок с качественным клиентским сервисом.

29 августа 2025 года подписан договор о взаимодействии между ОАО "РЖД" в качестве владельца инфраструктуры и АО "Евросиб СПб-транспортные системы" в качестве владельца вагонов.

Компания располагает X собственными локомотивами, а также эксплуатирует терминально-логистический комплекс в Новосибирске и железнодорожный терминал в Орехово-Зуево М.О.

Динамика парка подвижного состава

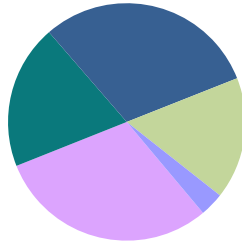
По итогам 9 мес. 2025 года парк в управлении сократился на X ед. до X ед., а в собственности и финансовом лизинге увеличился на X ед. до X ед.

Рисунок 74. Динамика парка подвижного состава в управлении и собственности (с учетом финансового лизинга) компании, тыс. ед.



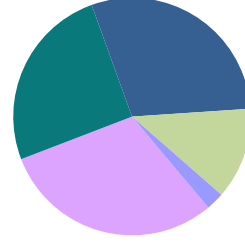
Парк состоит из полувагонов, крытых вагонов и платформ.

Рисунок 75. Структура парка в собственности компании на 1.10.2025, %



Источник: данные компании

Рисунок 76. Структура парка в управлении компании на 1.10.2025, %

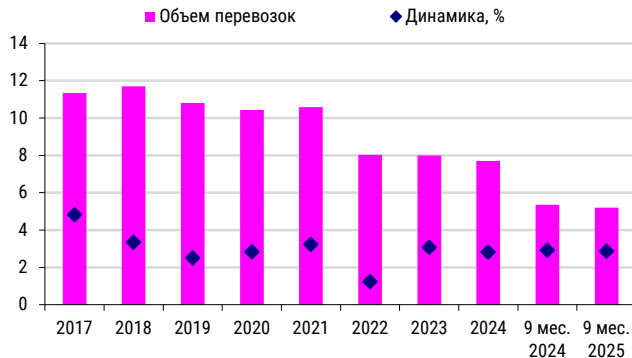


Источник: данные компании

Динамика перевозок грузов

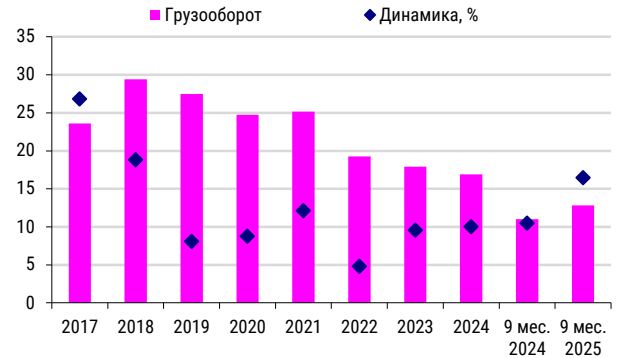
За 9 мес. 2025 года грузооборот увеличился на X% до X т-км, а объем перевозок – сократился на X% до X т. За III кв. 2025 года грузооборот увеличился в X раза до X т-км, а объем перевозок – на X% до X т.

Рисунок 77. Динамика объема грузовых перевозок АО "Евросиб СПб-ТС" в 2017-2025 гг., млн тонн



Источник: данные компании

Рисунок 78. Динамика грузооборота АО "Евросиб СПб-ТС" в 2017-2025 гг., млрд т-км

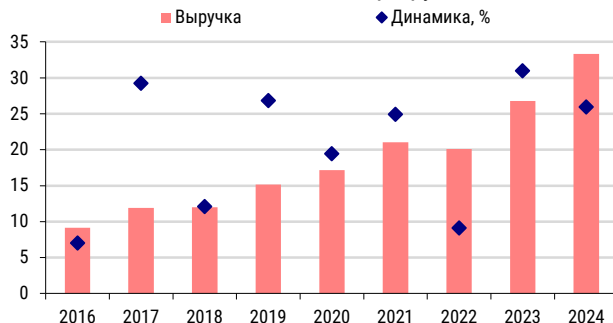


Источник: данные компании

Финансовые показатели

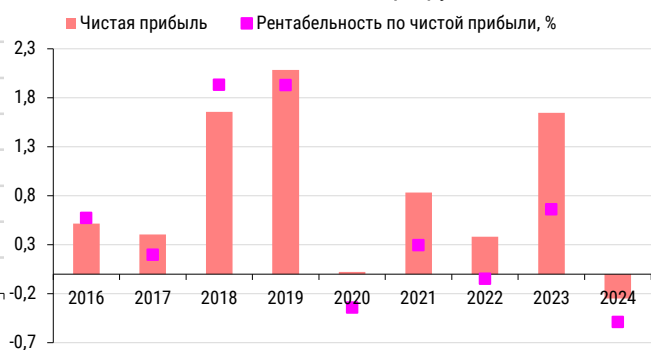
За 2024 год выручка компании увеличилась на X% до X руб., а чистая прибыль – сократилась на 92,4% до 119,19 млн руб. В 2024 году компания выплатила дивиденды в размере X руб.

Рисунок 79. Динамика выручки компании в 2016-2024 гг., млрд руб.



Источник: данные компании

Рисунок 80. Динамика чистой прибыли компании в 2016-2024 гг., млрд руб.



Источник: данные отчетности по РСБУ

Перечень продуктов INFOLine по железнодорожному транспорту и рынкам подвижного состава

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

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

Направление 1. Готовые исследования

"Транспортная отрасль России 2025 года"

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

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

- **"Рынок грузового железнодорожного транспорта РФ. Итоги 2024 года. Тенденции 2025 года. Прогноз до 2026 года"**

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

Исследование включает в себя описание **60 железнодорожных операторов России** и анализ рынков **10 видов грузового подвижного состава**. Более **400 графиков и диаграмм**.

- **"Вагоноремонтная отрасль России: мониторинг цен на плановые и текущие ремонты подвижного состава, а также ремонты колесных пар"**

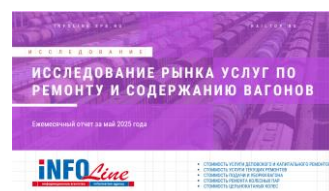
Ежемесячный мониторинг цен на плановые и текущие ремонты подвижного состава, а также ремонты колесных пар по всем вагоноремонтным компаниям и депо России. Предоставление информации в табличной форме, а также в формате презентации.



Дата выхода:	Июнь 2025
Количество страниц:	210
Способ предоставления:	Электронный/ Печатный
Стоимость:	150 000 руб.



Дата выхода:	II квартал 2025
Количество страниц:	Более 300
Способ предоставления:	Электронный/ Печатный
Стоимость:	80 000 руб.



Дата выхода:	Ежемесячно
Способ предоставления:	Электронный/ Печатный
Стоимость:	По запросу

Направление 2. Ежеквартальный обзор INFOLine Rail Russia TOP

Основной целью обзора "INFOLine Rail Russia TOP" является анализ тенденций на рынке железнодорожного транспорта и оперирования подвижным составом, ранжирование крупнейших операторов ж/д подвижного состава по величине парков в управлении и в собственности (в том числе с учетом финансового лизинга), по объему перевозок грузов и грузообороту, финансовым показателям. В обзоре также приводится рейтинг лизинговых компаний РФ по объему парка, переданного в операционный лизинг.

В обзоре "INFOLine Rail Russia TOP" охарактеризована динамика показателей транспортного комплекса в целом и железнодорожного транспорта в частности, приведено подробное описание событий на рынке оперирования подвижным составом и железнодорожных перевозок грузов за отчетный квартал.

Обзор включает в себя описание 30 транспортных предприятий России.

Более 100 графиков и диаграмм.



Дата выхода:	Ежеквартально
Количество страниц:	Более 230
Способ предоставления:	Электронный/ Печатный
Цена обзора:	55 000 руб.

Направление 3. Базы собственников подвижного состава

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

Наименование	Дата актуализации	Стоимость
База данных "600 крупнейших собственников и операторов подвижного состава России"	Февраль 2025 г.	60 000 руб.
База данных "900 крупнейших собственников и операторов подвижного состава России и стран ближнего зарубежья."	Февраль 2025 г.	80 000 руб.

Направление 4. Тематические новости и индивидуальные мониторинги

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

Наименование	Периодичность	Стоимость
Железнодорожное машиностроение РФ и стран ближнего зарубежья	Еженедельная	5 500 руб. в месяц
Железнодорожный транспорт РФ	Ежедневно	8 800 руб. в месяц
Индивидуальный мониторинг СМИ	По согласованию	От 10 000 в месяц

Цены указаны без учёта НДС, 20% (возможно выставление счета от организации УСН с НДС, 0% по запросу)



Внимание! Вышеперечисленный набор продуктов и направлений может быть дополнен.

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

запросу клиентов и др.

**Всегда рады вам помочь! Получить демоверсии и презентации исследований, а также задать вопросы вы можете, обратившись к нашим менеджерам по телефонам:
+7 (812) 322 68 48, +7 (495) 772 76 40 или по почте: research@advis.ru**