

# ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНОК ГРУЗОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

Предварительные итоги 2024 года  
Прогноз до 2026 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
<b>Раздел I. Макроэкономические показатели развития транспорта в России .....</b>	<b>7</b>
<b>Раздел II. Состояние и показатели железнодорожного транспорта России .....</b>	<b>14</b>
2.1 Основные показатели железнодорожного транспорта .....	14
Грузооборот и объем перевозок железнодорожным транспортом .....	16
2.2 Скорость и надежность доставки грузов железнодорожным транспортом .....	27
2.3 Состояние парка железнодорожного подвижного состава .....	31
2.4 Описание бизнеса холдинга "Российские железные дороги" .....	38
2.5 Нормативное регулирование железнодорожного транспорта .....	45
<b>Раздел III. Прогноз рынка железнодорожных перевозок .....</b>	<b>52</b>
3.1. Прогноз погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта .....	52
3.2. Прогноз динамики парка грузовых вагонов РФ .....	53
<b>Раздел IV. Состояние и прогноз рынка по видам подвижного состава .....</b>	<b>56</b>
4.1 Полувагоны .....	56
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания .....	84
Прогноз цен и арендных ставок .....	86
4.2 Крытые вагоны .....	89
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания .....	97
Прогноз цен и арендных ставок .....	99
4.3 Нефтеналивные цистерны .....	102
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания .....	113
Прогноз цен и арендных ставок .....	114
4.4 Хопперы-минераловозы .....	117
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания .....	129
Прогноз цен и арендных ставок .....	130
4.5 Хопперы-зерновозы .....	132
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания .....	142
Прогноз цен и арендных ставок .....	144
4.6 Хопперы-цементовозы .....	145
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания .....	150
Прогноз цен и арендных ставок .....	152
4.7 Фитинговые платформы .....	153
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания .....	159
Прогноз цен и арендных ставок .....	159
4.8 Лесовозные платформы .....	161
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания .....	168
Прогноз цен и арендных ставок .....	169
4.9 Универсальные и специализированные платформы .....	171
Прогноз спроса и предложения, закупок и списания .....	174
Прогноз цен и арендных ставок .....	174
<b>Раздел V. Рейтинг операторов подвижного состава INFOLine Rail Russia TOP .....</b>	<b>176</b>
5.1 Ранговый рейтинг операторов .....	176
5.2 Рейтинг операторов по величине парка в управлении .....	177
5.3 Рейтинг операторов по величине парка в собственности .....	178
5.4 Рейтинг операторов по объему перевозок .....	181
5.5 Рейтинг операторов по грузообороту .....	183
5.6 Рейтинг операторов по выручке .....	185
5.7 Рейтинг лизинговых компаний на рынке операционного лизинга .....	187
<b>Раздел VI. Бизнес-справки по крупнейшим операторам рынка железнодорожных перевозок в России .....</b>	<b>188</b>
Бизнес-справки по компаниям холдинга ОАО "Российские железные дороги" .....	188
Дочерние компании ОАО «РЖД» .....	188
"Объединенная транспортно-логистическая компания", АО .....	188
"РЖД Логистика", АО .....	190
"РЖД Бизнес Актив", АО .....	191
"Федеральная грузовая компания", АО .....	193
Бизнес-справка "Первая грузовая компания", АО .....	198
Бизнес-справка холдинга Globaltrans Investment, PLC .....	201
"Новая перевозочная компания", АО .....	202
"БалтТрансСервис", ООО .....	202
"ГТИ Менеджмент", ООО .....	202
Бизнес-справка "Трансойл", ООО .....	206
Бизнес-справка "Уголь-Транс", АО .....	209
Бизнес-справка "Модум-Транс", ООО .....	210
Бизнес-справка события "Деметра-Холдинг" .....	213

"Русагротранс", АО.....	217
"Грузовая компания", ООО.....	218
"ЛП транс", АО.....	218
"Транслес", ООО.....	218
Бизнес-справка "Национальная транспортная компания", АО.....	219
"Национальная транспортная компания", АО.....	219
ООО "Сибкор" (ранее АО "Сибирская угольная энергетическая компания").....	220
"МХК "ЕвроХим", АО.....	222
Бизнес-справка "Нефтетранссервис", АО.....	223
Бизнес-справка ГК "ДЕЛО".....	226
"Трансконтейнер", ПАО.....	228
Бизнес-справка "Газпромтранс", ООО.....	231
Бизнес-справка Группы FESCO.....	234
"Логбокс", ООО.....	238
Бизнес-справка по прочим операторам рынка железнодорожных перевозок.....	239
"Грузовая компания "Новотранс", ООО.....	239
"Атлант", ООО (ГК "ТрансФин-М").....	244
RAILGO.....	247
"ЛУКОЙЛ-Транс", ООО.....	250
"Нефтехимическая транспортная компания", ООО.....	253
"Трубная грузовая компания", АО.....	254
"Апатит", АО.....	257
"Евросиб СПб-транспортные системы", АО.....	259
"Первый промышленный оператор", ООО.....	262
"Мечел-Транс", ООО.....	265
"Уралкалий", ПАО.....	267
"УРАЛХИМ-ТРАНС", ООО.....	269
"Тольяттиазот", АО.....	272
"РН-Транс", АО.....	272
"Транспортные технологии", ООО.....	275
Урал Логистика, ООО.....	277
ГК "Максимум".....	278
"СКС", ООО.....	280
ГК "Содружество".....	281
"Эй-Би-Рейл", ООО.....	283
"Кузбасстрансцемент", ООО.....	285
"ТалТЭК Транс", АО.....	287
"Логистика1520", ООО.....	289
Промышленная Логистика, ООО (ранее УГМК-Транс).....	290
"Архбум", ООО.....	291
"Рефсервис", АО.....	292
"Дальневосточная транспортная группа", АО.....	294
"Спецэнерготранс", АО.....	296
"Финтранс ГЛ", ООО.....	298
"Модуль", ООО.....	299
"Акрон", ПАО.....	301
"Системный транспортный сервис", ООО.....	302
"Технотранс", ООО.....	303
"Локотранс", ЗАО.....	305
"Алькон", ООО.....	306
ГК "Аппарель".....	308
<b>Раздел VII. Бизнес-справки по компаниям, занимающимся операционным лизингом подвижного состава.....</b>	<b>309</b>
Vector Rail Management Limited.....	309
"СГ-транс", АО.....	311
"ТрансФин-М", ПАО.....	314
ГК "Государственная транспортная лизинговая компания".....	317
"ВТБ Лизинг", АО.....	319
<b>Перечень продуктов iNFOLine по железнодорожному транспорту и рынкам подвижного состава.....</b>	<b>321</b>

**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:** В 2024 году на рынке железнодорожных грузовых перевозок России работает более 1000 собственников и операторов, однако на долю 30 крупнейших операторов приходится 75% парка в управлении и более 80% от объема перевозок.

**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 9 мес. 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 9 мес. 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", ООО "Сибкор" (ранее АО "Сибирская угольная энергетическая компания"), 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".

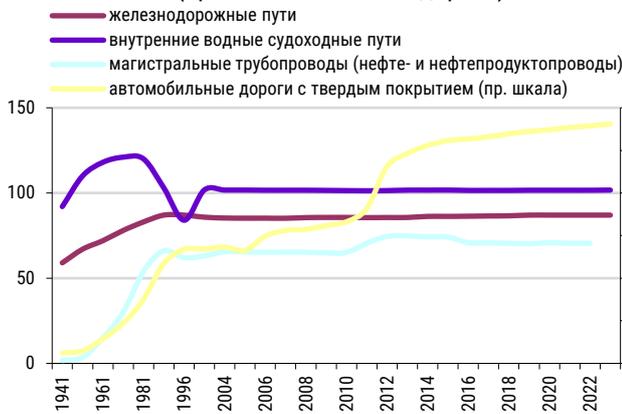
**Дополнительную информацию Вы можете получить на [www.advis.ru](http://www.advis.ru) и [www.infoline.spb.ru](http://www.infoline.spb.ru)**

## Раздел I. Макроэкономические показатели развития транспорта в России

Транспортная сеть России является одной из самых протяженных в мире и включает в себя более X км автомобильных дорог с твердым покрытием, X км железнодорожных путей общего пользования, 101,7 тыс. км водных судоходных путей и около X км трубопроводов. Реализация нацпроекта "Эффективная транспортная система" будет способствовать формированию оптимальной структуры транспортно-логистических маршрутов и созданию коммерчески привлекательных, безопасных и надежных цепочек поставок.

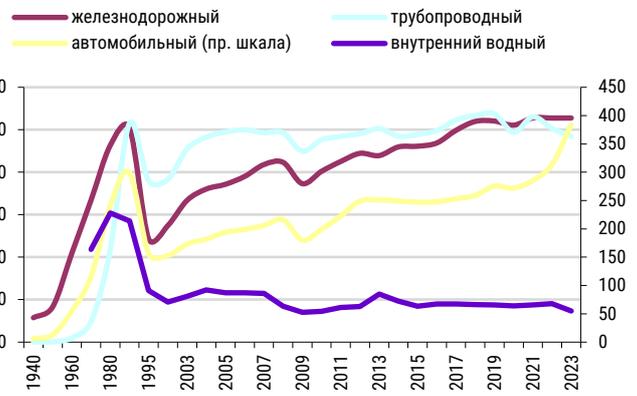
В части тарифообразования основная часть транспортных услуг в России, оказывается, по свободным ценам (перевозки автомобильным, водным и воздушным транспортом, предоставление грузовых железнодорожных вагонов, частично услуги портов), часть – по регулируемым государством (железнодорожные перевозки, трубопроводный транспорт, услуги аэропортов, проезд по автодорогам федерального значения 12-тонных грузовых автомобилей).

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



Источник: ФСГС

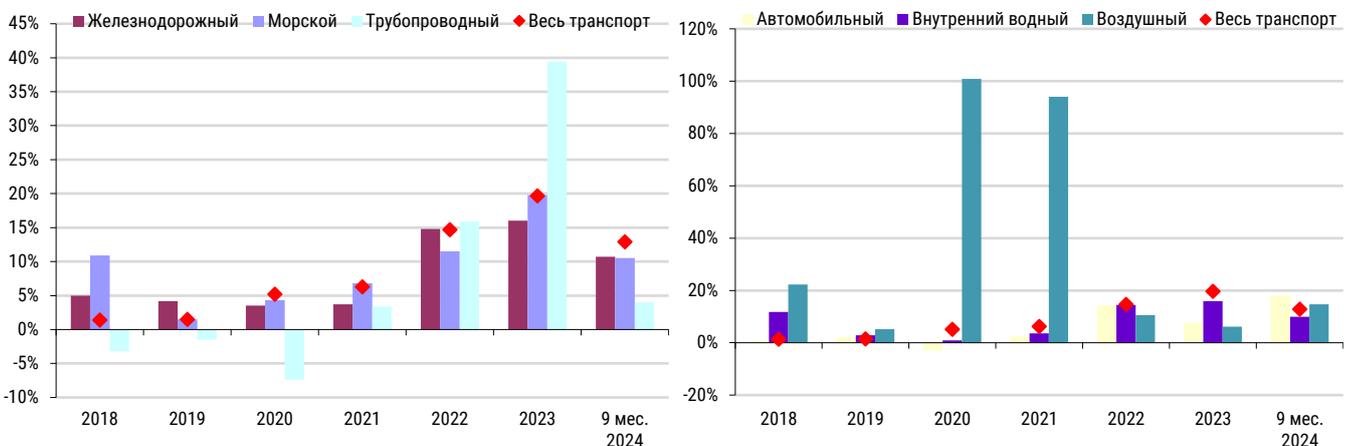
Рисунок 2. Грузооборот транспорта, млрд т-км, (правая шкала – автомобильный и водный транспорт)



Источник: ФСГС

За 2023 год средняя величина тарифа по всем видам транспорта, по данным ФСГС, увеличилась на X%. За 9 мес. 2024 г. тарифы на грузовые перевозки выросли на X%, причем наиболее значительного в сегменте автомобильных перевозок – на 18,1%. Индексация тарифов на воздушном транспорте составила 14,7%, внутреннем водном – X%, морском – X%, железнодорожном – X% (с 1 января 2024 года).

Рисунок 3. Тарифы на грузовые перевозки по видам транспорта в 2018-2024 гг., % к декабрю предыдущего года



Источник: ФСГС

Источник: ФСГС

Согласно приказу ФАС №862/24 (ссылка), с 1 декабря 2024 года тарифы "РЖД" на грузовые перевозки выросли на 13,8%. Имеющиеся надбавки, 1,5% на корректировку налогового законодательства, 7% на капремонт и 1% на транспортную безопасность, закрепляются на постоянной основе и включены в индексируемую

базу. Льготные коэффициенты 0,4 и 0,895 для дальних перевозок экспортного угля с 1 января 2025 года будут отменены на постоянной основе. Распоряжением Правительства РФ №3579 ([ссылка](#)), в нормативные акты ФАС вносятся 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. По итогам III кв. 2024 г. объем перевозок грузов увеличился на X% и составил X т.

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

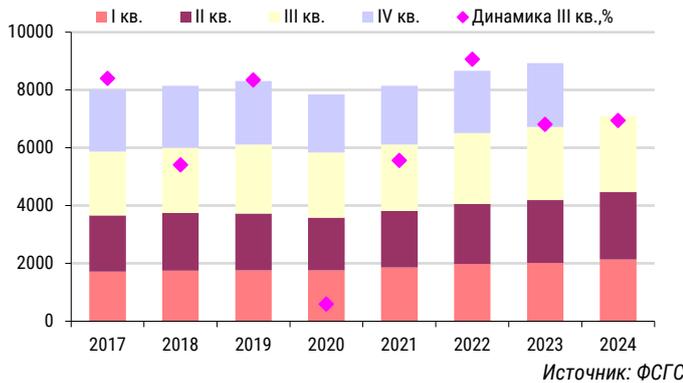
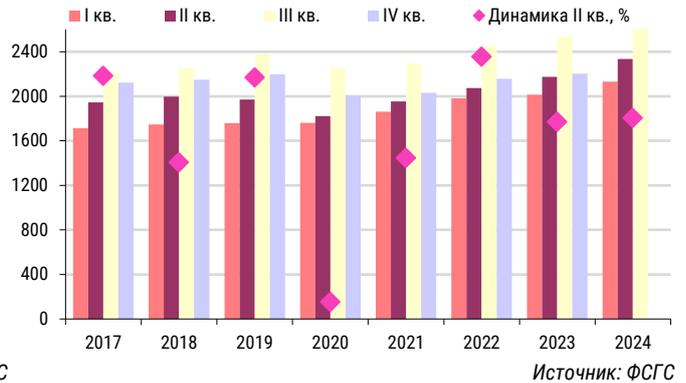
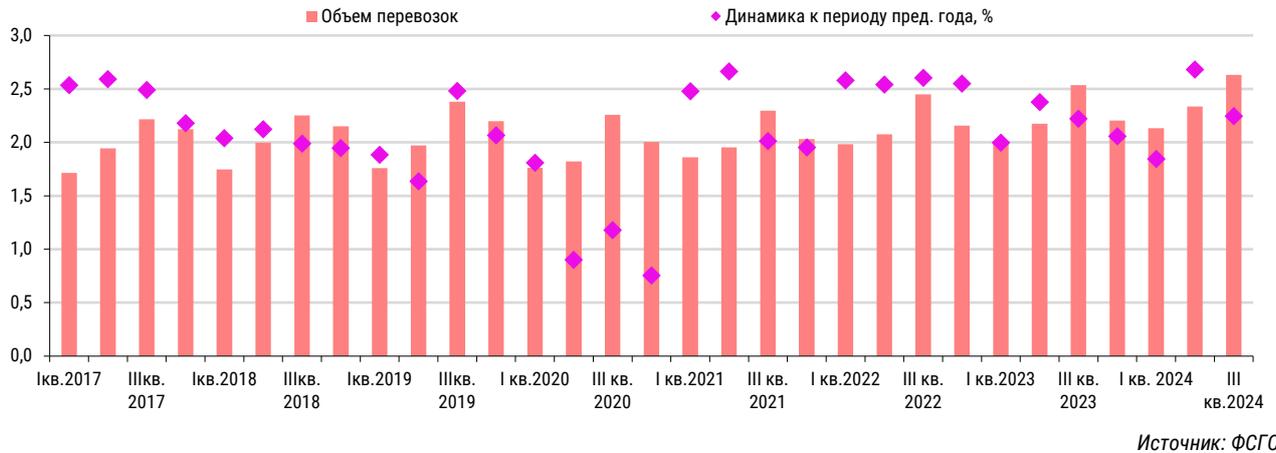


Рисунок 5. Динамика объемов перевозок грузов в России в I-IV кварталах, млн тонн



Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом сократился на 6,0%, а автомобильным транспортом – увеличился на X%.

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



В 2023 году перевозки железнодорожным транспортом сократились на X%, а их доля в общем объеме перевозок сократилась на X п.п.

Рисунок 7. Динамика объемов перевозок грузов по видам транспорта в России в 2014-2023 гг., млрд тонн

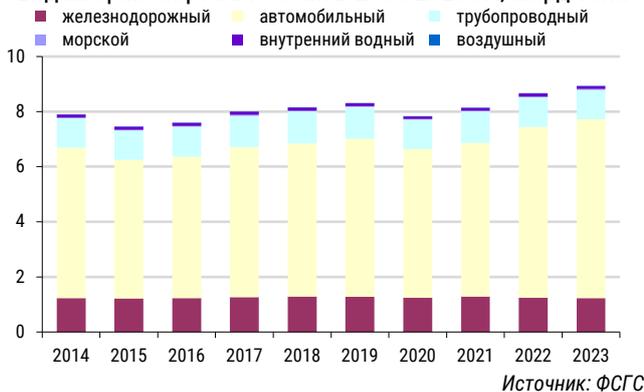
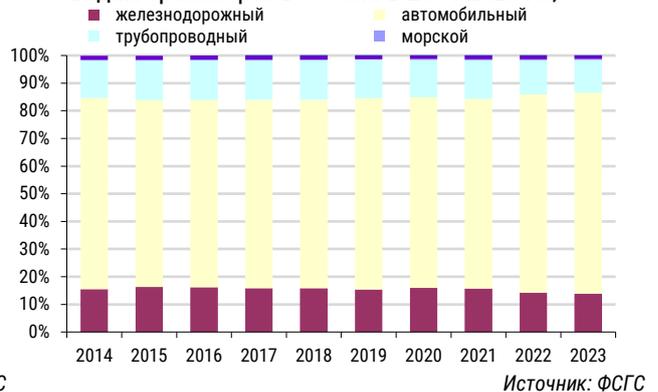


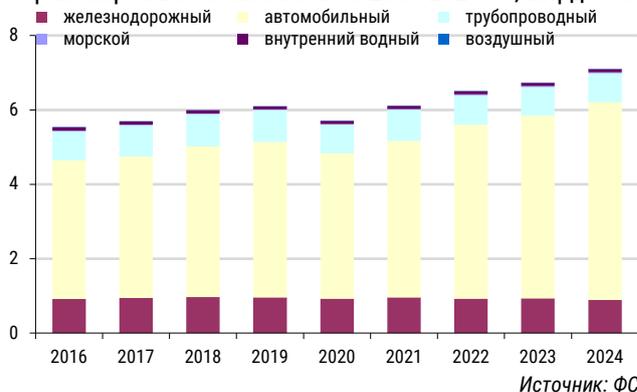
Рисунок 8. Структура объемов перевозок грузов по видам транспорта в России в 2014-2023 гг., %



Объем перевозок автомобильным транспортом увеличился на X%, а его доля в общем объеме выросла на X п.п. Перевозки морским транспортом увеличились на X%, а внутренним водным транспортом сократились на X%. Наиболее значительно сокращение произошло в воздушном транспорте – на X%.

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. 2016-2024 гг., млрд тонн**

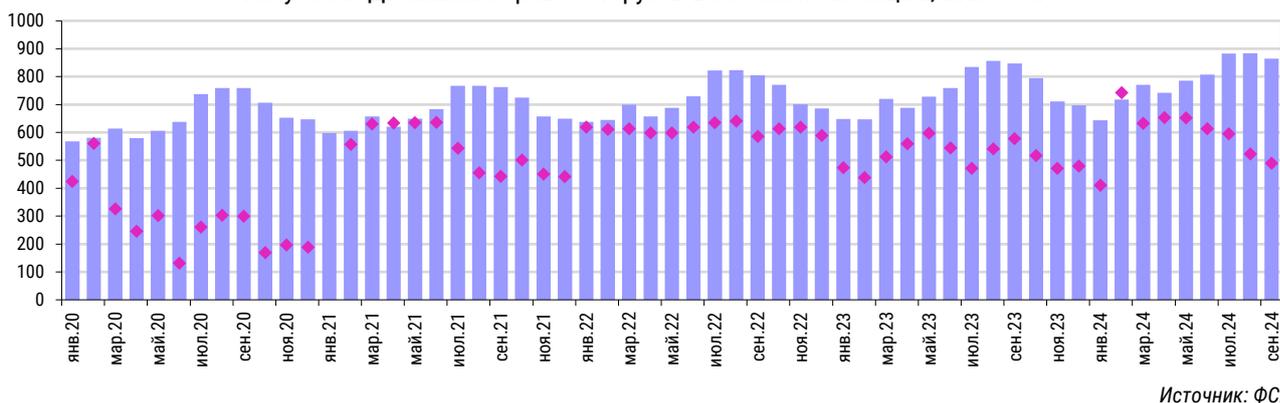


**Рисунок 15. Структура перевозок грузов по видам транспорта в России за 9 мес. 2016-2024 гг., %**



В сентябре 2024 г. объем перевозок увеличился на X% до X т.

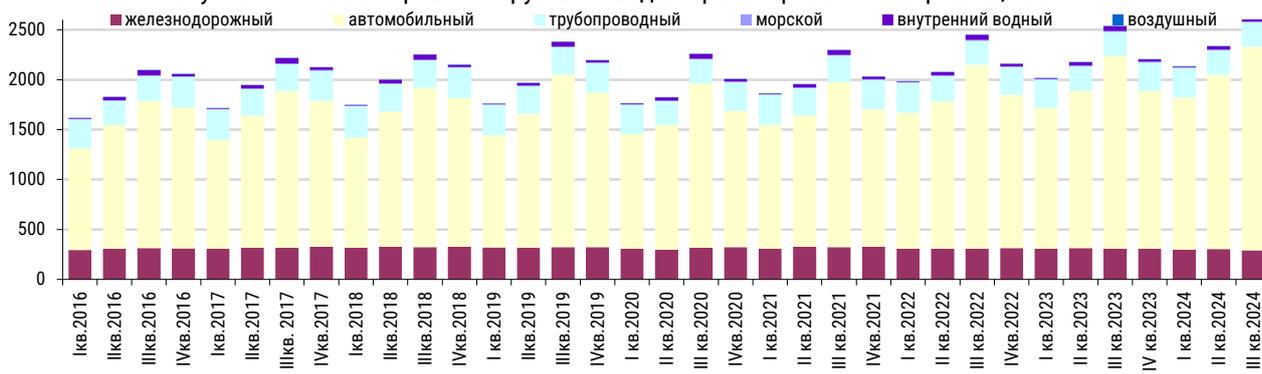
**Рисунок 9. Динамика перевозок грузов в России по месяцам, млн тонн**



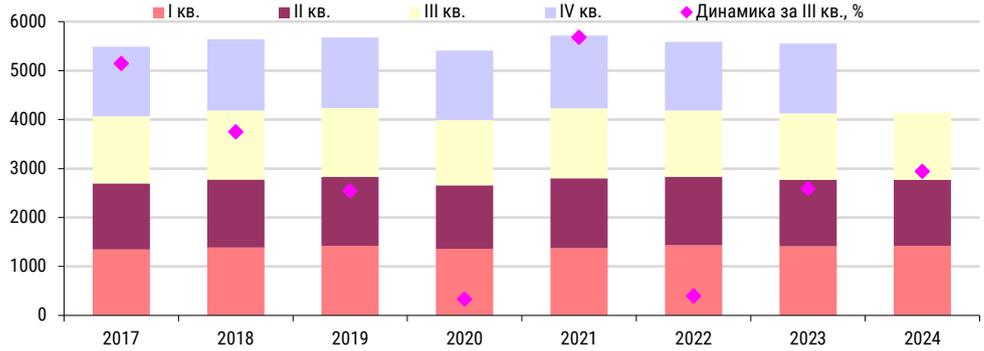
Росту объемов автомобильных грузоперевозок способствует запуск новых автомобильных дорог, а также модернизация пунктов пропуска через государственную границу. Значительно выросло количество заявок на следующие направления – Иран, Турция, Армения, Грузия, то есть, по коридору "Север – Юг". Увеличилось и число заявок на перевозки в страны Средней Азии. Существенный рост показали и автомобильные перевозки в Приморском крае, что демонстрирует переориентацию внешней торговли на Китай.

Рост объемов железнодорожных грузоперевозок сдерживается инфраструктурой на Дальнем Востоке, растущими объемами ремонтных и строительных работ, а также проблемами с диспетчеризацией на сети "РЖД".

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



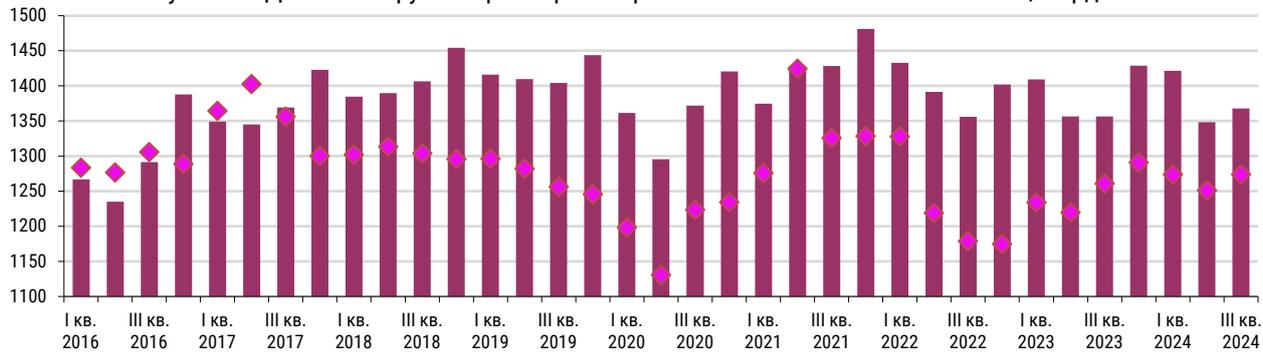
Грузооборот транспорта 2023 г. сократился на X% до X т-км.  
 Рисунок 11. Грузооборот транспорта в РФ в I-IV кварталах 2017-2024 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

Грузооборот транспорта за III квартал 2024 г. увеличился на X% до X т-км, а по сравнению с II кв. 2024 г. – на X%.

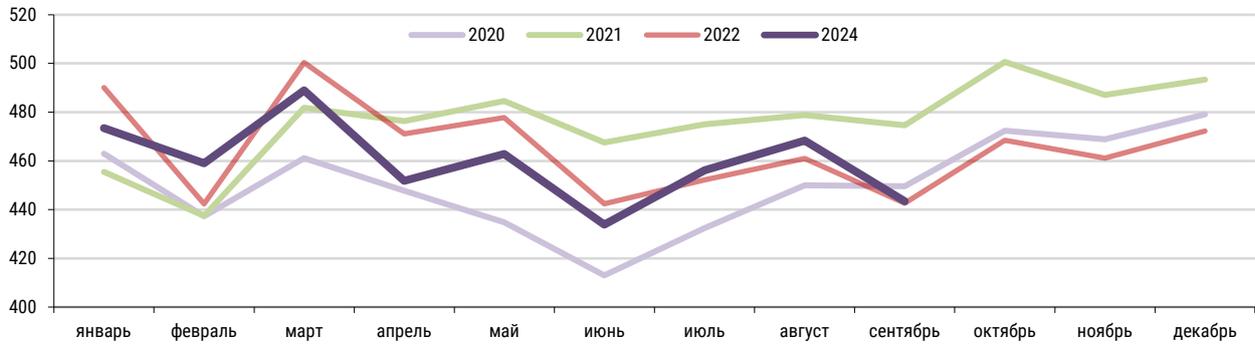
Рисунок 12. Динамика грузооборота транспорта в России в I-IV кв. 2016-2024 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

В сентябре 2024 грузооборот транспорта сократился на X% до X т-км.

Рисунок 13. Динамика грузооборота транспорта в России по месяцам 2020-2024 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

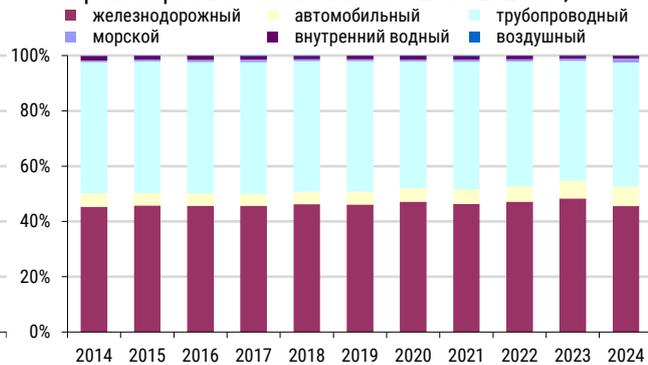
В сентябре 2024 грузооборот транспорта сократился на X% до X т-км.

Рисунок 14. Динамика грузооборота по видам транспорта в России за 9 мес. 2016-2024 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

Рисунок 15. Структура грузооборота по видам транспорта в России за 9 мес. 2016-2024 гг., %



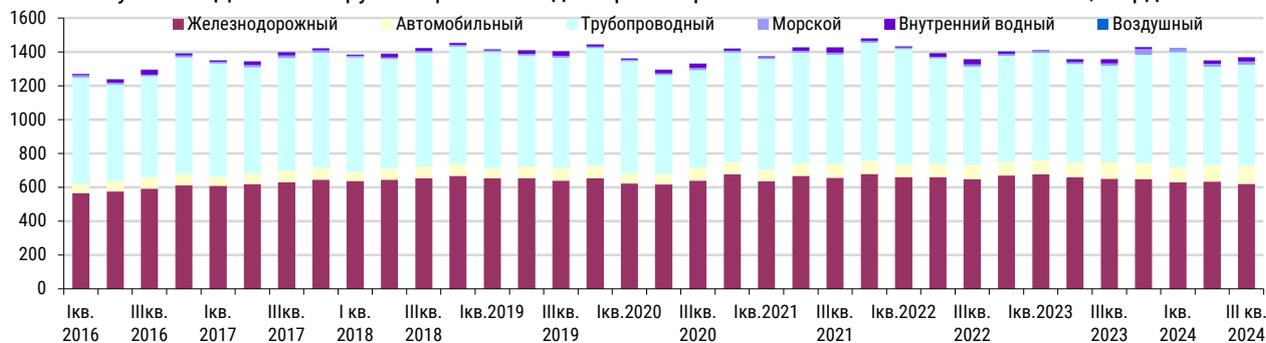
Источник: ФСГС



Грузооборот железнодорожного транспорта за 9 мес. 2024 года сократился на X% до X т-км, а автомобильного транспорта – увеличился на X% до X т-км. Значительно вырос морского транспорта – на X% до X т-км.

В 2024 году тренд автомобилизации перевозок ускорился: грузоотправители переходят на автотранспорт из-за большей гибкости и скорости, несмотря на быстрые темпы роста стоимости автомобильных перевозок из-за дефицита водителей.

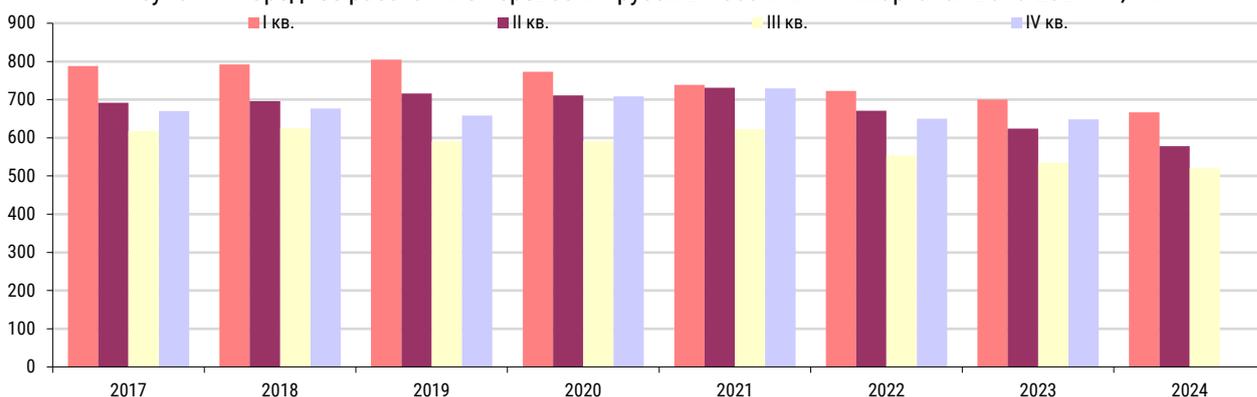
**Рисунок 16. Динамика грузооборота по видам транспорта в России в I-IV кв. 2016-2024 гг., млрд т-км**



Источник: ФСГС

Среднее расстояние перевозок в III кв. 2024 года сократилось на X%, а по сравнению со II кв. 2024 г. - на X%. Сокращение среднего расстояния связано со снижением грузооборота железнодорожного транспорта.

**Рисунок 17. Среднее расстояние перевозки грузов в России в I-IV кварталах 2016-2024 гг., км**



Источник: ФСГС

**Демонстрационная версия. В разделе представлена структура и динамика показателей объема грузоперевозок, грузооборота и средней дальности перевозок грузов всеми видами транспорта в 2017 - 2023 гг. и 9 мес. 2024 г. (обновление с итогами 2024 года будет доступно в I квартале 2025 года)**

## Раздел II. Состояние и показатели железнодорожного транспорта России<sup>1</sup>

### 2.1 Основные показатели железнодорожного транспорта

По итогам 2023 года погрузка оказалась ниже планового показателя на 0,9% и сократилась на X% до X т, при запланированном росте на X%. Ключевыми факторами снижения погрузки были ограничения экспортных поставок нефтепродуктов, снижение перевозок строительных грузов из-за завершения активной фазы крупных инфраструктурных проектов, закрытие на ремонт ряда НПЗ.

<sup>1</sup> 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 2014-2024 гг., млн т



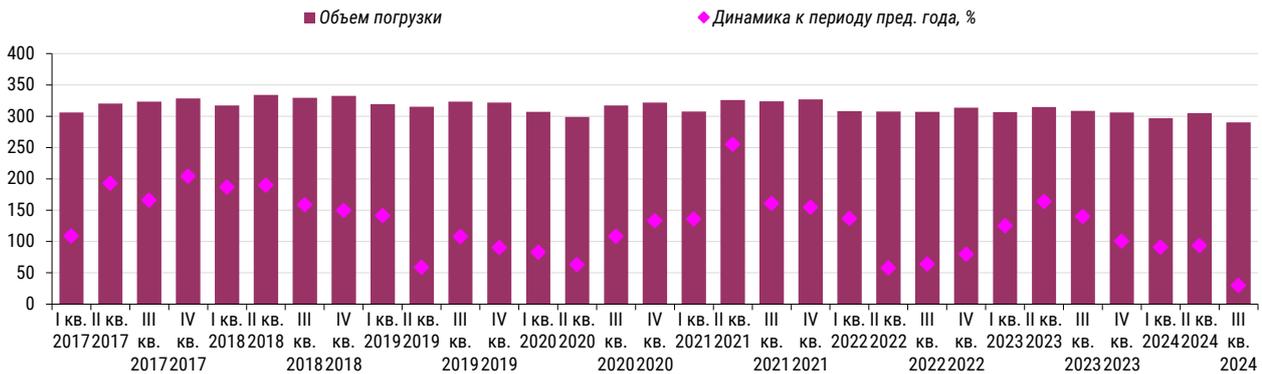
Источник: расчеты INFOLine по данным ОАО "РЖД", ФСГС

В 2024 году падение продолжилось: по итогам 9 мес. погрузка сократилась на X% до X т, причем объемы предъявления грузов сократились незначительно (а в направлении Дальнего Востока – выросли), а проблемы в основном связаны с ухудшением эффективности управления перевозочным процессом и обострением дефицита кадров у ОАО "РЖД".

За 9 мес. 2024 г. погрузка по группам грузов, по данным "РЖД", составила:

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

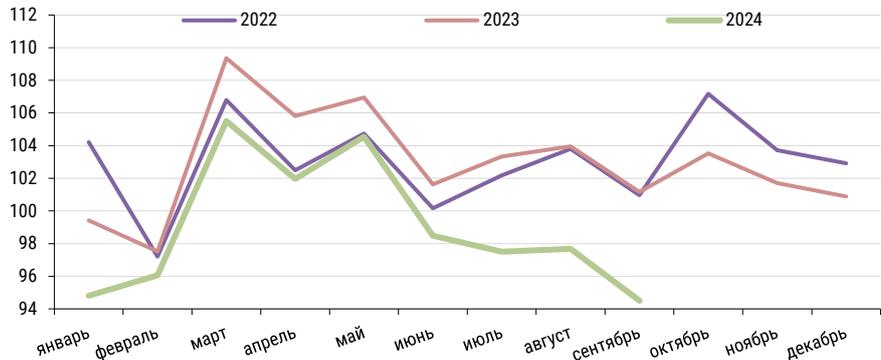
Рисунок 19. Погрузка на железнодорожном транспорте России в 2017-2024 гг., млн тонн



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

Погрузка, демонстрировавшая положительную динамику во II и III кв. 2023 г., перешла к падению в начале IV кв. 2023. Сокращение продолжалось в течение всего 2024 года. В III кв. 2024 г., по данным ФСГС, погрузка сократилась на 7,8% до 290 млн т. Негативная динамика погрузки угля связана с сочетанием факторов сохранения инфраструктурных ограничений и ухудшения показателей рентабельности экспорта из-за снижения мировых цен.

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



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

С июня темп снижения погрузки растет: в июне, по данным "РЖД", снижение составило X%, в августе – X%, в сентябре – X% до X тонн.



## Исследование "Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Предварительные итоги 2024 года. Прогноз до 2026 года"

Таблица 21. Погрузка основных видов грузов на железнодорожном транспорте в 2022-2024 гг., млн тонн

Показатель	2023																		9 мес. 2024
	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Ноя.	Дек.	Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	к 9 мес. 2023
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
<b>Всего</b>	<b>X</b>																		

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

### Грузооборот и объем перевозок<sup>2</sup> железнодорожным транспортом

В 2023 году продолжились переориентация грузопотоков и освоение новых логистических маршрутов. Перевозки грузов по железной дороге на экспорт сократились на X% до X т, в том числе в недружественные страны – на X% до X т, но перевозки в остальные выросли на X% до X т. Увеличились перевозки на Восток и Юг (в первую очередь в Китай, Турцию, Индию). На диаграмме представлены данные по грузообороту (без пробега вагонов в порожнем состоянии) и объему перевозок<sup>3</sup> ж/д транспортом в 2014-2023 гг. Грузооборот на сети РЖД в 2023 г. остался на уровне 2022 г. и составил X т-км, а грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за 2023 г. сократился на X% до X т-км. Экспортный грузооборот в 2023 г. сократился на X% до X т-км.

Рисунок 22. Грузооборот железнодорожного транспорта России в 2014-2023 гг., млрд т-км

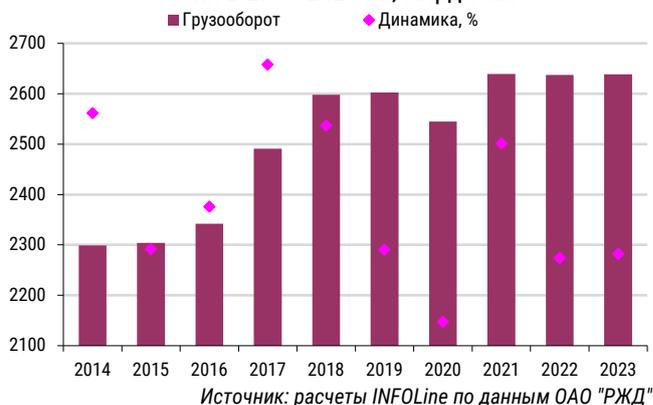
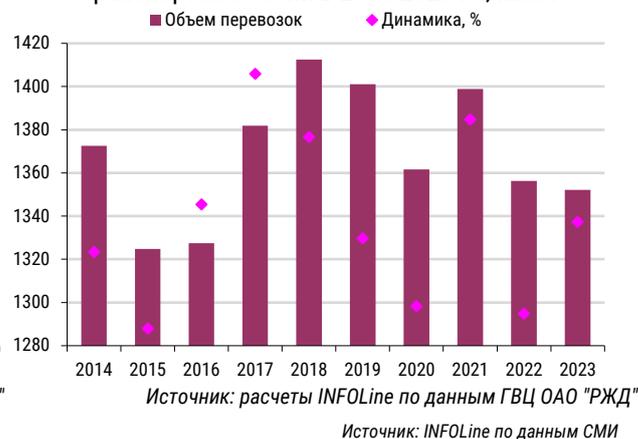


Рисунок 23. Перевозки грузов железнодорожным транспортом России в 2014-2023 гг., млн т



В октябре глава "РЖД" Олег Белозеров попросил Владимира Путина поддержать предложение компании об отмене квот для угольщиков на вывоз топлива в восточном направлении. При их сохранении РЖД могут потерять 25 млрд руб. доходов в 2025 году. В письме президенту Олег Белозеров указал, что перевозки в восточном направлении обеспечивают свыше 30% доходов "РЖД", при этом около 60% провозной способности Восточного полигона задействовано для перевозки угля по соглашениям с добывающими регионами. Доходность перевозок неугольных грузов в 1,8 раза выше. 30 октября на совещании под председательством вице-премьера Виталия Савельева с главами Минтранса, Минэнерго, Минэкономразвития и РЖД рассматривалось предложение изменить схему вывоза угля в восточном направлении железной дорогой. Подразумевается отмена соглашений РЖД с пятью добывающими регионами, кроме Кузбасса, и предоставления компаниям возможности заключать контракты напрямую. Минтранс поддержал предложенную схему.

Грузооборот за 9 мес. 2024 г. сократился на X% до X т-км, а с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – на X% до X т-км. Объем перевозок за 9 мес. 2024 г. сократился на X% до X т.

<sup>2</sup> 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

<sup>3</sup> 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"

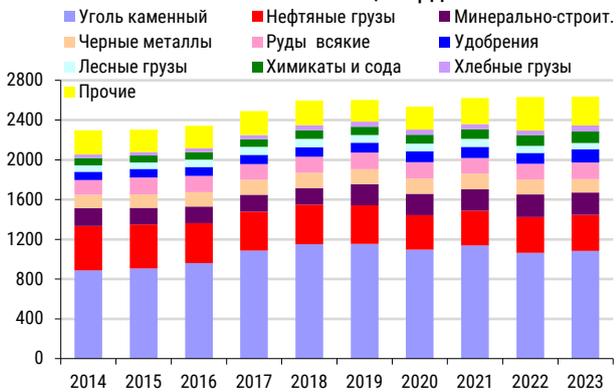
Рисунок 25. Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом России за 9 мес. 2016-2024 гг., млн т



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Экспортный грузооборот сократился на X% до X т-км, в том числе в недружественные страны – на X% до X т-км. Грузооборот в прочие страны вырос на X% до X т-км.

Рисунок 26. Динамика грузооборота ж/д транспорта в России в 2014-2023 гг., млрд т-км



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 27. Структура грузооборота ж/д транспорта в России в 2014-2023 гг., %



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

За 9 мес. 2024 года наблюдалось сокращение грузооборота во всех категориях грузов, кроме удобрений. Грузооборот удобрений увеличился на X% до X т-км. За 9 месяцев 2024 года по сети РЖД на экспорт отправлено X тонн удобрений (+X%). В направлении портов Северо-Запада перевезено X тонн (+X%), в адрес портов Юга – X тонн (+X%), в направлении портов Дальнего Востока – X тонн (рост в X раза).

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 38. Динамика грузооборота ж/д транспорта в России за 9 мес. 2015-2024 гг., млрд т-км



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 39. Структура грузооборота ж/д транспорта в России за 9 мес. 2015-2024 гг., %



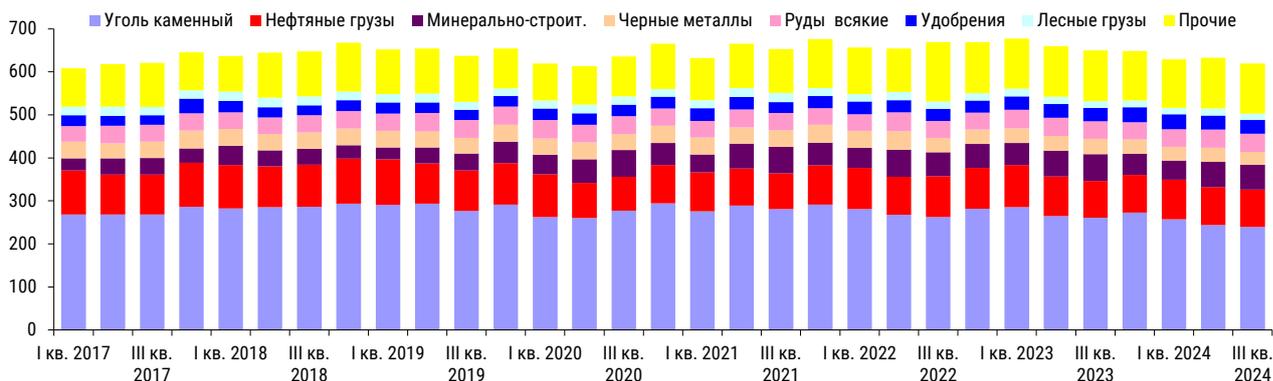
Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

В III кв. 2024 года продолжился рост грузооборота удобрений: на X% до X млрд т-км. Грузооборот нефтяных грузов увеличился на X% до X т-км.



Грузооборот угля снизился на X% до X к-км, черных металлов – на X % до X млрд к-км.

Рисунок 28. Грузооборот основных грузов на ж/д транспорте в России в I-IV кварталах 2017-2024 гг., млрд т-км

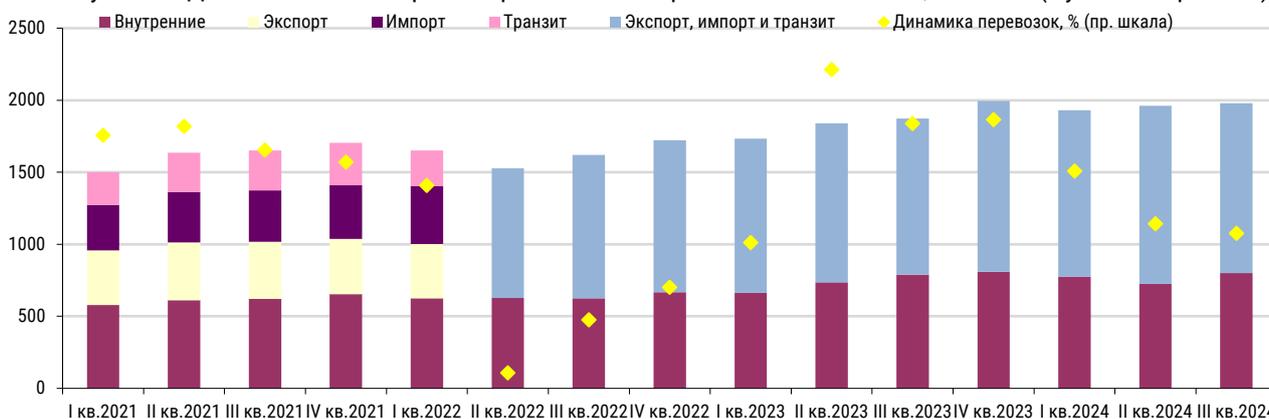


Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Дисбаланс во внешней торговле между Китаем и Россией, возникший на фоне геополитической напряженности с западными странами, привел к тому, что до 150 тыс. порожних 40-футовых контейнеров оказались в РФ. Резкий рост китайского экспорта в Россию после февраля 2022 г. привел к тому, что из Китая в Россию в 40-футовых контейнерах поступают растущие объемы, а обратно – загрузки недостаточно. Контейнеры накапливаются в России, поэтому операторы предлагают субсидии для возврата контейнеров в грузе из России в Китай: так, к примеру, за перевозку груза в 40-футовом контейнере в Китай из Московского региона оператор контейнерного оборудования в 2023 г. клиенту предоставлял дисконт в размере 800-1000 долл. США, а в I пол. 2024 года – 1200-1500 долл. США.

За III квартал 2024 года по сети ОАО "РЖД" во всех видах сообщения перевезено X грузевых и порожних контейнеров TEU, что на X% больше, чем за аналогичный период 2023 года. В том числе во внутреннем сообщении отправлено X ДФЭ (+X%). В сентябре во всех видах сообщения было перевезено X TEU, что на X% больше, чем в сентябре 2023 года.

Рисунок 29. Динамика контейнерных перевозок по кварталам в 2021-2024 гг., тыс. TEU (с учетом порожних)



Источник: Расчеты INFOLine по данным ОАО "РЖД"

Среднее расстояние перевозок на фитинговых платформах в 2023 году незначительно снизилось на фоне опережающего роста контейнерных перевозок во внутрироссийском сообщении. В I кв. 2024 г. сокращение продолжилось. Уровень контейнеризации как во внутреннем, так и в экспортном сообщении продолжает расти, причем в ряде регионов ощущается сильный дефицит мощностей контейнерных терминалов (в первую очередь в Сибири, в Московском регионе, а также на Юге России). Помимо долгосрочного тренда на контейнеризацию и развитие мультимодальных перевозок, развитие контейнерных перевозок по железной дороге стимулирует резкий рост ставок на автоперевозки и снижения доступности автопарка из-за беспрецедентного дефицита водителей. По оценкам Алексея Шило, при сохранении оборота платформ в 15 суток, "РЖД" может вывозить имеющимся парком X ДФЭ, это X ДФЭ в год. Даже закладывая рост в 2024 году роста перевозок на X%, ОАО "РЖД" считает, что имеющегося парка фитинговых платформ

достаточно. В августе во всех видах сообщения было перевезено X тыс. TEU, что на X% больше, чем в августе 2023 года.

Таблица 1. Объем перевозок грузов по железной дороге в I-IV кварталах 2021-2024 гг., млн тонн

Вид груза	I кв. 2021	II кв. 2021	III кв. 2021	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	III кв. 2024 к III кв. 2023
	Каменный уголь	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
Строительные грузы	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 2023 года средняя скорость доставки одной отправки сократилась на X% и составила X км/сут. В III квартале 2024 года средняя скорость сократилась на X% и составила X км/сут.

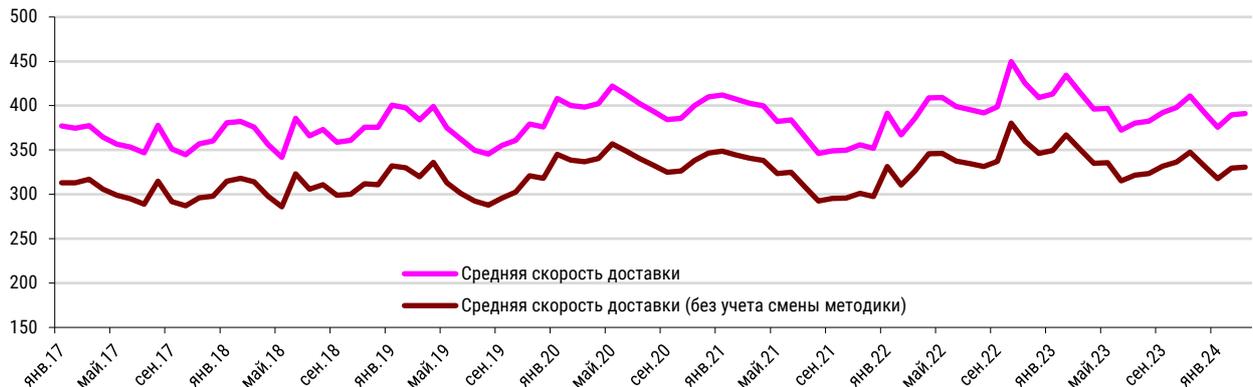
Рисунок 30. Динамика средней скорости доставки одной отправки на сети "РЖД" в 2014-2024 гг., км/сут.



Источник: ОАО "РЖД", расчеты INFOLine

Сохранение узких мест на Восточном полигоне в сочетании с эффектом от динамической модели загрузки инфраструктуры (ДМЗИ) и ее интеграции с 1 января 2024 года с суточным клиентским планом погрузки (СКПП) продолжает способствовать замедлению оборота вагонов и увеличению простоев. На графике показана динамика средней скорости доставки отправки с учетом изменения методики<sup>4</sup>, а также оценки для неизменной методики.

Рисунок 31. Динамика средней скорости доставки одной отправки ж/д транспортом в 2017-2024 гг., км/сут.



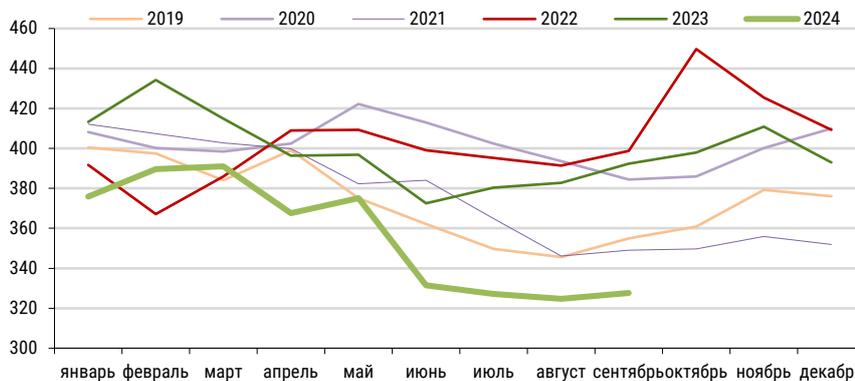
Источник: ОАО "РЖД", расчеты INFOLine

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, управляемых небольшими партиями, одиночных вагонов и их групп,

<sup>4</sup> 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).

заадресованных на разные станции. Как следствие произошло увеличение простоев груженых вагонов на путях необщего пользования и ограничения подачи порожнего подвижного состава под погрузку. В сентябре 2024 г. средняя скорость доставки одной отправки снизилась до X км/сут. Сверхнормативные простои вагонов также объясняются нехваткой поездной локомотивной тяги для вывоза поездов со станций примыкания и дефицитом маневровой тяги на станциях примыкания, а также острой нехваткой кадров.

Рисунок 32. Динамика средней скорости доставки одной отправки ж/д транспортом в России в 2018-2024 гг., км/сут.



Источник: ОАО "РЖД"

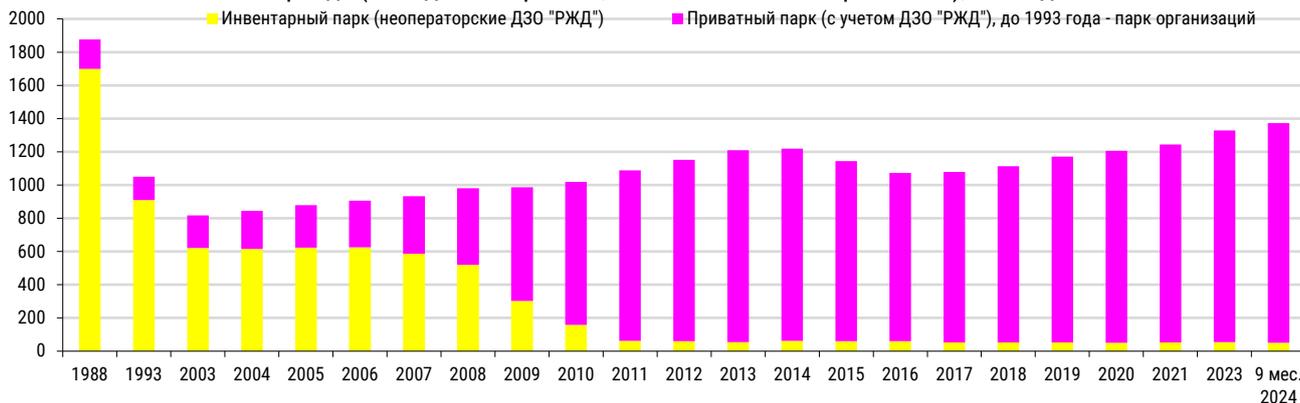
**Демонстрационная версия. В разделе представлена информация о скорости и надежности доставки грузов ж/д транспортом в 2015- 2023 гг. и 9 мес. 2024 г. (обновление с итогами 2024 года будет доступно в I квартале 2025 года)**

## 2.3 Состояние парка железнодорожного подвижного состава

### Динамика парка, закупок и списания подвижного состава

За 9 месяцев 2024 г. общий парк подвижного состава РФ увеличился на X ед. и составил X ед.

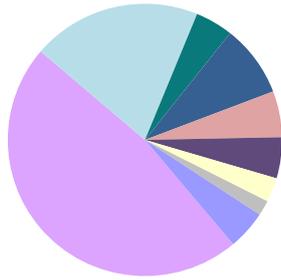
Рисунок 33. Динамика парка подвижного состава в СССР в 1988 и в России в 1993-2024 гг., тыс. единиц на конец периода (по годам – перепись, 2013-2024 гг. – номерная база), тыс. ед.



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

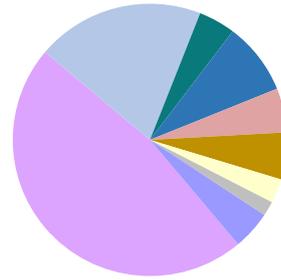
По итогам 9 месяцев 2024 г. доля полувагонов. в структуре российского парка сократилась на X п.п., крытых вагонов – на X п.п., доля цистерн – на X п.п. Доля фитинговых платформ и минераловозов осталась без изменений. Доля зерновозов увеличилась на X п.п.

Рисунок 34. Структура парка подвижного состава по видам на 1.01.2024, %



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 35. Структура парка подвижного состава по видам на 1.10.2024, %



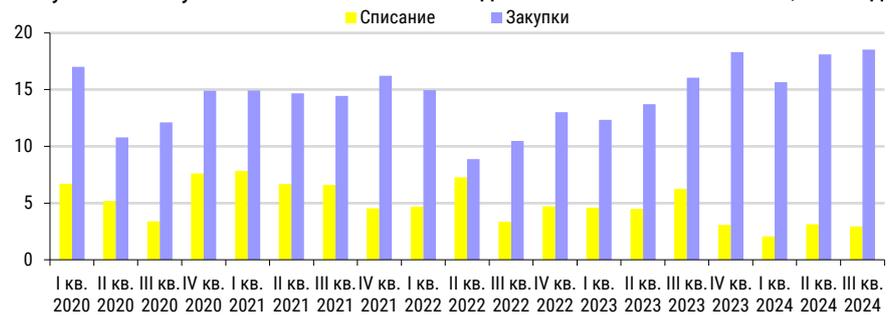
Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

По данным ФСГС, за 9 мес. 2024 года в России выпущено X грузовых вагонов (рост на X%): X полувагонов (рост в X раза), X хопперов (+X%), X цистерн (в X раза) и X платформ (-X%).

Крупнейшие закупки новых грузовых вагонов за 9 мес. 2024 г. осуществили:

- "Деметра-Холдинг" – X зерновозов и X полувагонов;
- АО "ФГК" – X платформ с фитинговыми упорами и X полувагонов;
- АО "ПГК" - X полувагонов и X. крытых вагонов;
- ООО "Урал Логистика" – X полувагонов и X цистерн;
- ООО "Уральская транспортная компания" - X полувагонов;
- ООО "Вестерн Петролеум Транспортейшн– X цистерн;
- ООО "Трансойл" – X цистерн.

Рисунок 36 Закупки нового и списание подвижного состава в России, тыс. ед.



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

В 2024 году ОАО "РЖД" предусмотрены инвестиции на закупку подвижного состава в объеме X руб. В 2024 году ОАО "РЖД" в рамках программы обновления тягового подвижного состава планирует приобрести X локомотивов. Пятая часть тягового подвижного состава будет направлена на Восточный полигон.

Так, на Дальневосточную, Восточно-Сибирскую и Красноярскую магистрали поступят X локомотива. Также запланировано выполнение капитальных и средних ремонтов по всем источникам в количестве X секций. На 21 октября холдингом было куплено X локомотивов. В 2025 году планируется закупить около X локомотивов.

Рисунок 37. Закупки локомотивов ОАО "РЖД", ед.



Источник: расчеты INFOLine по данным ОАО "РЖД"



## 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: info@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 частных 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.

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 сентябре 2024 года стало известно, что Вице-премьер Виталий Савельев переизбран председателем совета директоров ОАО "РЖД".

### Состав правления

По состоянию на ноябрь 2024 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)

### 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".

- 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)
- Макаров Андрей Сергеевич, заместитель генерального директора (вопросы строительного комплекса)
- Павловский Вячеслав Альфредович, заместитель генерального директора (вопросы международных связей и внешнеэкономической деятельности компании)
- Колесников Иван Николаевич, заместитель генерального директора (вопросы пассажирского комплекса)
- Мурев Дмитрий Иовчович, заместитель генерального директора – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания (вопросы коммерческой деятельности в области грузовых перевозок)
- Плутник Александр Альбертович, 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 Шекет Нургалиевич, заместитель генерального директора – начальник Департамента безопасности движения (вопросы безопасности движения)
- Шаханов Дмитрий Сергеевич, заместитель генерального директора (вопросы управления персоналом, социального развития и здравоохранения)
- 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

### **Состав Совета Директоров**

12 июля 2024 года правительство утвердило Совета Директоров "РЖД". Численность Совета Директоров была увеличена с 12 до 14 человек. Совет директоров РЖД покинул вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко. В совет директоров были назначены:

- Роман Старовойт, Министр транспорта РФ;
- Сергей Цивилев, Министр энергетики РФ;
- Максут Шадаев; Министр цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ.

#### **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.

По состоянию на 01.05.2023 уставный капитал ОАО "РЖД" составляет 3 212,182181 млрд руб. и разделен на 2 576 882 181 обыкновенных акции номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая, 150 000 000 привилегированных акции номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая, 250 000 000 привилегированных акции типа А номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая, 18 300 000 привилегированных акции типа Б номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая и 217 000 000 привилегированных акции типа В номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая.

Суммарные активы ОАО "РЖД" за 2023 год выросли на 13,1% и составили по состоянию на 31 декабря 2023 года 8 991,6 млрд рублей.

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

### **Инвестиционная деятельность**

По итогам 2023 года инвестиционная программа ОАО "РЖД" реализована в рекордном объеме 1232,8 млрд руб., что является самым высоким показателем с момента создания ОАО "РЖД". Это самый высокий показатель по объему инвестиций в обновление и развитие основных фондов с момента создания компании. В 2023 г. существенно вырос портфель цифровых сервисов холдинга "РЖД". Среди новых продуктов отмечена ИТ-площадка "РЖД Маркет", которая привлекает клиентов вариативностью логистических предложений. С созданием нового инструмента – "Динамической модели загрузки инфраструктуры" сделан качественный шаг в планировании перевозок. За 2023 г. протяженность квантовой сети выросла в 2,9 раза, достигнув 3295 км. Набранные темпы роста позволяют уже в 2024 г. увеличить ее протяженность до 7000 км. В 2023 году введено во временную эксплуатацию более чем 140 объектов на БАМе и Транссибе, в том числе участок Тайшет – Тагул на Транссибе (Иркутская область), станция Ванино (Хабаровский край), Керакский тоннель (Амурская область). По итогам 2023 года провозная способность Восточного полигона составила 173 млн тонн.

ОАО "РЖД" в 2023 году продолжена работа по обновлению подвижного состава. В 2023 году для пассажирских перевозок было суммарно закуплено более 800 вагонов, структура заказа не раскрывается. В части тягового подвижного состава приобретено 557 локомотивов, на что было направлено 129 млрд рублей. По итогам 2023 года всеми видами ремонта обновлено около 4,9 тыс. км пути. Заменено 2,3 тыс. новых стрелочных переводов. При этом все дороги выполнили запланированные объемы по смене рельсов, а большинство отработали с

превышением заданий. В результате удалось улучшить качественную балловую оценку состояния пути РЖД на 1,6% к прошлогоднему уровню. Для ремонта железнодорожных путей и нового строительства в 2023 году приобрели более 1 млн тонн рельсов. (почти на 60 тыс. тонн больше, чем в 2022 году), в том числе 658,4 тыс. тонн (+3%) стометровых дифференцированно-термоупрочненных.

Согласно протоколу итогового заседания правления ОАО "РЖД", в приоритетные задачи ОАО "РЖД" на 2024 год входит:

- транспортное обеспечение при переориентации транспортных потоков на Юг и Восток;
- безусловная реализация ключевого инфраструктурного проекта по модернизации БАМа и Транссиба;
- максимальное удовлетворение потребностей в грузовых и пассажирских перевозках;
- обеспечение транспортной безопасности и нормативного содержания инфраструктуры;
- обеспечение своевременного и безопасного пассажирского железнодорожного сообщения по направлениям, где ограничена работа гражданской авиации;
- регулярное и ритмичное обновление парка подвижного состава, так как от деятельности "РЖД" напрямую зависит деятельность компаний транспортного машиностроения;
- сохранение всех социальных обязательств перед сотрудниками компании.

11 декабря 2023 года совет директоров ОАО "РЖД" утвердил финансовый план и инвестиционную программу на 2024 год. Общий объём вложений "РЖД" на 2024 год составит свыше 1,27 трлн рублей. Около половины из них будет направлено на создание магистральной инфраструктуры. Продолжится реализация проекта Восточного полигона, который включает БАМ и Транссиб, что поможет дальнейшему росту провозной способности в рамках международных коридоров. Также в планах – развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов. Погрузка грузов оценивается в 1 млрд 265 млн тонн с ростом к 2023 году на 1,7%. Грузооборот составит 3,4 трлн. тонно-километров, что на 3,4% выше уровня 2023 года. На развитие инфраструктуры Восточного полигона предусмотрено финансирование в объеме 366 млрд руб. Также продолжится реализация проектов по развитию Центрального транспортного узла и железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна. В целом на проекты комплексного плана расширения и модернизации инфраструктуры предусмотрено 535 млрд рублей, или более 40% от общего объема инвестпрограммы. Финансирование обновления подвижного состава в размере 230 млрд рублей позволит приобрести свыше 500 локомотивов и другого моторвагонного подвижного состава.

Таблица 2 Распределение инвестиций ОАО "РЖД"

Показатель	2023	2024
<b>ВСЕГО</b>		
<b>Развитие инфраструктуры РЖД</b>		
КПМИ, в том числе:		
<i>Подходы к морским портам Азово - Черноморского бассейна</i>		
<i>Развитие ж/д инфраструктуры Восточного полигона</i>		
<i>Подходы к морским портам Северо-Западного бассейна</i>		
<i>Развитие ж/д инфраструктуры Центрального транспортного узла</i>		
Проекты комплексного развития, в том числе:		
<i>Развитие участка Артыша-Междуреченск – Тайшет</i>		
<i>Развитие Пермского ж/д узла со строительством мостового перехода</i>		
<i>"Мобильный город"</i>		
Прочие проекты развития		
<b>Проекты обновления ж/д инфраструктуры</b>		
<i>Цифровизация и внедрение ресурсосберегающих технологий</i>		
<i>Транспортная безопасность</i>		
<i>Обеспечение производственной безопасности</i>		
<i>Обновление основных фондов производственного хозяйства</i>		
<i>Обновление инфраструктуры пассажирского комплекса</i>		
<b>Обновление подвижного состава</b>		
<i>Приобретение моторвагонного подвижного состава, в т. ч. "Ласточка"</i>		
<i>Приобретение тягового подвижного состава</i>		
Прочие проекты		

Источник: по материалам РЖД



Всего до конца 2024 года на БАМе и Транссибе железнодорожники:

- построят 817 км пути и 589 искусственных сооружений;
- смонтируют 377 км контактной сети;
- проложат 4,5 тыс. км линий для систем управления движением;
- отсыпят 17 млн м<sup>3</sup> земляного полотна

В пиковое время планируется привлечь на восточные стройплощадки 33,5 тыс. человек и задействовать 7,8 тыс. единиц техники.

В 2024 году компания закупит 549 локомотивов и 900 вагонов. В том числе 550 вагонов "Трансмашхолдинга" для поездов дальнего следования, а также 103 вагона "Финиста". В 2024 году компания планирует поставить почти 70 новых составов пригородных поездов производства ОАО "Демидовский машиностроительный завод" (40 электропоездов переменного тока ЭПЗД и 19 электропоездов постоянного тока ЭП2ДМ), 25 вагонов локомотивной тяги производства ОАО "Тверской вагоностроительный завод" и 10 прицепных вагонов рельсовых автобусов РА-3 "Орлан" производства АО "Метровагонмаш". Также планируется обновить систему пассажирской навигации на вокзалах.

В ноябре 2024 года стало известно о заключении контракта между группой "ПТК" и "РЖД" на поставку четырёх рельсоукладочных комплексов РУ-700 на сумму более 2,4 млрд руб. Поставки начнутся в июле 2025 года и завершатся до февраля 2027 года.

В ноябре 2024 года Совет директоров ОАО "РЖД" предварительно одобрил сокращение инвестпрограммы на 2025 год 36,7% до 834 млрд руб., согласно проекту финансового плана и инвестиционной программы. Крупные стройки в наибольшей степени пострадают от сокращения инвестиций. Инвестиции в развитие БАМа и Транссиба запланированы на уровне 75 млрд руб., что почти в пять раз меньше текущего уровня (360 млрд руб.). Всего на развитие магистральной инфраструктуры планируется потратить 207,4 млрд руб., основные средства будут направлены на обновление и закупку подвижного состава, также сохранён высокий уровень финансирования ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом и развитие Центрального транспортного узла. Долгосрочная инвестиционная программа ОАО "РЖД" также может быть сокращена более чем на треть до 2030 года, при этом инвестиции в развитие высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург сохранены на уровне 264,7 млрд руб. Рассматриваются следующие корректировки:

- общая инвестиционная программа на 2025-2030 гг. может быть сокращена с 12,41 млрд руб. до 7,93 млрд руб. (ОАО "РЖД") или до 5,7 трлн руб. (Минэкономки);
- вложения в развитие Восточного полигона предлагается сократить на 1,55 трлн руб. (ОАО "РЖД") или в 6,7 раза (Минэкономки);
- инвестиции в Северо-Западное направление практически полностью свёрнуты, инвестиции в подходы к портам Азовско-Черноморского бассейна скорректированы в сторону уменьшения.

### Финансовые показатели

В 2024 году продолжилась реализация инвестиционных проектов, направленных на обновление парка локомотивов, повышение пропускной и провозной способности и обеспечение безопасности железнодорожной инфраструктуры, включая реализацию приоритетных инфраструктурных проектов в рамках государственных программ развития транспортной инфраструктуры. Суммарные активы холдинга "РЖД" в I полугодии 2024 года выросли на 4,7% и составили 8 582,3 млрд рублей.

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	I пол. 2023	I пол. 2024
Выручка, в т. ч.:												
- от грузовых перевозок												
- от пассажирских перевозок												
- прочие сегменты												
Чистая прибыль												

Источник: данные компании



## Тарифные решения ОАО "РЖД"

**В сентябре 2024 года** правление "РЖД" приняло ряд тарифных решений, направленных на привлечение дополнительных объёмов грузов. На 2025 год продлены ранее введённые скидки на перевозку широкой номенклатуры грузов ([ссылка](#)). В их числе:

- 50% – на перевозки чёрных металлов через погранпереход Самур на границе с Азербайджаном и далее через погранпереход Бейюк-Кясик – Гардабани на азербайджано-грузинской границе;
- 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 коридора "Север – Юг");
- 50% – на импортные перевозки плодоовощной продукции из Таджикистана и Узбекистана;
- 25% – на перевозки медной руды со станции Реж на станции Верхняя и Ежевая;
- 25% – на перевозки медно-цинковой руды со станции Ивдель-1 на станцию Верхняя;
- 30% – на перевозки бутадиена со станции Тобольск на станции Придача, Базаиха и Соболек.

Согласно приказу ФАС №862/24 ([ссылка](#)), с 1 декабря 2024 года тарифы "РЖД" на грузовые перевозки вырастут на 13,8%. Имеющиеся надбавки, 1,5% на корректировку налогового законодательства, 7% на капремонт и 1% на транспортную безопасность, закрепляются 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, с 1 января 2025 года будут отменены на постоянной основе. Тарифы на перевозки контейнеров и минерально-строительных грузов с 1 января также дополнительно повышаются на 5%. Тарифы на порожний пробег полувагонов, платформ и крытых вагонов вырастут на 10% (мера не коснется цистерн и специализированного подвижного состава) ([ссылка](#)).

## Международная деятельность

**За 9 мес. 2023 года** через пограничные переходы Дальневосточной перевезено более 10,5 млн тонн грузов, что на 20,8% больше, чем за аналогичный период 2022 года. Существенный рост обеспечен в первую очередь за счёт увеличения экспорта в Китай через пограничный переход Гродеково – Суйфэнь-хэ, в том числе 1,8 млн тонн угля (рост в 1,5 раза), 1,5 млн тонн металлической руды (+16,4%), 380 тыс. тонн хлебных грузов (рост почти в 2,6 раза). Из Китая ввезено 92 тыс. тонн строительных (рост в 1,3 раза) и почти 22 тыс. тонн контейнерных грузов (рост в 1,5 раза). Экспортные грузовые перевозки через новый железнодорожный погранпереход Нижнеленинское – Тунцзян за 9 мес. 2023 года составили более 2,2 млн тонн. В импортном направлении перевезено почти 6 тыс. тонн контейнерных грузов.

**В июле 2023 года** заместитель министра транспорта и коммуникаций Белоруссии Алексей Ляхнович заявил, что Россия предоставила Белоруссии скидки от 10 до 40% по тарифам на железнодорожные грузоперевозки. Ляхнович отметил, что белорусская сторона в том числе получила скидку "по отдельным видам грузов на большой порт Санкт-Петербурга и самую большую скидку на порты Астрахани и сухопутный маршрут Север - Юг в сторону Каспийского моря.

**10 июля 2023 года** Почта России и РЖД успешно провели тестовый запуск прямого трансграничного сервиса по ускоренной перевозке почтовых отправлений и грузов электронной коммерции в почтово-багажных вагонах из Китая в Россию. Это первый подобный сервис в России.

**В сентябре 2023 года** завершился эксперимент по использованию навигационных пломб при грузоперевозках в зоне Евразийского экономического союза. Они помогают отслеживать перевозку груза в режиме реального времени. Эксперимент проводился между Казахстаном, Кыргызстаном и Россией и касался товаров, перемещаемых в рамках взаимной торговли при помощи железнодорожного и автомобильного транспорта. За три месяца эксперимента собрана информация по 124 перевозкам автомобилями и 76 – железнодорожным транспортом. Эксперимент оказался удачным, и стороны подтвердили технологическую готовность при перевозках между границами трёх стран.

11 октября 2023 года опубликован перечень поручений по итогам совещания по вопросам социально-экономического развития Красноярского края ([ссылка](#)). Владимир Путин поручил в том числе проработать возможность создания Центрально-Евразийского транспортного коридора через Монголию и Западный Китай. "Рассмотреть вопрос о формировании Центрально-Евразийского транспортного коридора через Монголию и Западный Китай и представить предложения о возможных мероприятиях по его формированию", - говорится в тексте. Ответственным назначен премьер-министр РФ Михаил Мишустин, доклад президент ожидает до 15 февраля 2024 года.

## 2.5 Нормативное регулирование железнодорожного транспорта

### Государственное регулирование железнодорожных перевозок и грузообразующих отраслей

11 октября 2024 глава Минтранса России Роман Старовойт на заседании комитета Госдумы по транспорту рассказал о запланированном в проекте федерального бюджета субсидировании железнодорожных перевозок в размере 448 млрд руб. до 2027 г. Свыше 50% из этой суммы, более 250 млрд руб., закладывается на субсидирование пассажирских перевозок в пригородном сообщении. Субсидии для ОАО "РЖД", направленные на частичную компенсацию операционных расходов, связанных с грузовыми перевозками, оцениваются на уровне 123,4 млрд руб.

15 ноября 2024 года приказом ФАС №862/24 были внесены изменения в порядок индексации тарифов.

13 ноября 2024 года у заместителя Министра РФ Шило А. Н. было проведено совещание. Согласно протоколу, СОЖТ рекомендовано подготовить предложения о работе Федерального закона "Об операторской деятельности", в котором отразятся права и обязанности владельцев подвижного состава. ОАО "РЖД" завершить расчет потребного парка с последующим представлением информации об одинаковой оценке с операторами, а "Росжелдору" – оценить правомерность установления ограничений для борьбы с избыточным парком.

### Оперативные мероприятия "РЖД" в IV кв. 2024 года

18 ноября 2024 года М.О. Глазков на брифинге с операторами подвижного состава представил некоторые тезисы о ситуации с грузовыми вагонами. Было озвучено, что по итогам октября 2024 год профицит рабочего парка на сети ОАО "РЖД" составляет 291,1 тыс. ед., а невосполнимые потери пропускной способности от негативного влияния избыточного парка составляют до 35%. Потребный парк, согласно расчетам "РЖД", составляет 990,2 тыс. вагонов российской принадлежности. Для приведения наличия парка к потребному были приняты следующие меры:

- 18 октября 2024 года оперативным приказом № 9/1 в 17-44 моск. вр. первым заместителем генерального директора ОАО "РЖД" Кобзевым С.А. принято решение о приостановке действия распоряжения ОАО "РЖД" от 04 сентября 2017 г. №1773р в части единоличного согласования ЦФТО запросов-уведомления на перевозку порожних вагонов;
- 1 ноября 2024 г. в адрес ЦФТО направлено обращение №ИСХ-26861 по расширению функционала АС ЭТРАН в части разделения и нормирования оформления порожних грузовых вагонов по целям перевозки. Был подготовлен ряд обращений в Центр фирменного транспортного обслуживания по доработке АС ЭТРАН в части алгоритмов рассмотрения запросов-уведомления на перевозку порожних грузовых вагонов:
  - №ИСХ-26885 от 1 ноября 2024 г. по установлению алгоритма рассмотрения запросов-уведомлений на перевозку порожних вагонов только с момента передачи сообщения о раскредитовании перевозочных документов на вагоны, прибывшие на станции назначения;
  - №ИСХ-26887 от 1 ноября 2024 г. по обеспечению условия возможности автоматического рассмотрения и согласования запросов-уведомлений на перевозку порожних вагонов только при наличии операции "Подача вагона на путь необщего пользования";

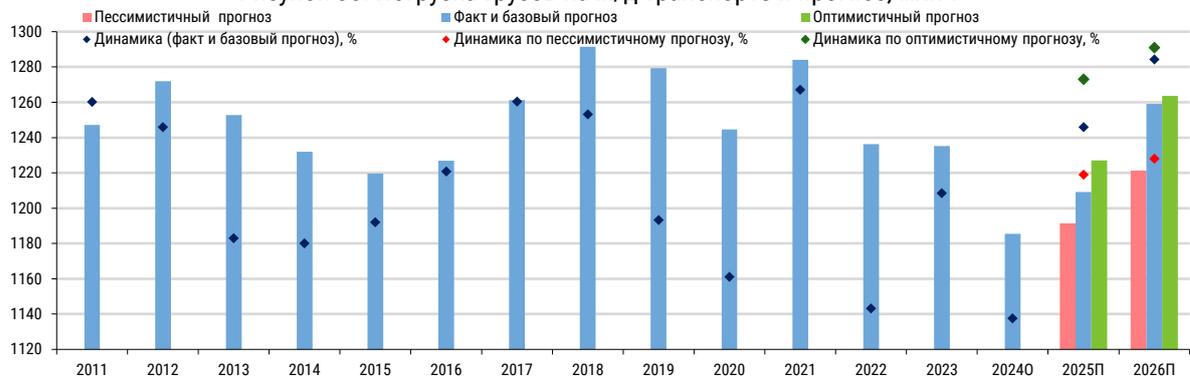
## Раздел III. Прогноз рынка железнодорожных перевозок

### 3.1. Прогноз погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта

В 2022 г. после начала специальной операции на Украине на экспортные отрасли России (металлургическую, нефтегазовую, угольную, лесную) наложены беспрецедентные санкции. Также санкции наложены на воздушный (запрет перелетов, лизинга и обслуживания авиапарка), морской (запрет заходов в порты, страхования судов и т. д.) и автотранспорт (запрет на международных перевозках со странами ЕС для автопарка российских перевозчиков).

Железнодорожное сообщение с Украиной (X т и около X т-км в год) и Финляндией (X т и около X т-км в год) прекращено. Экспорт металлопродукции и продукции ЛПК в страны ЕС и Великобританию из-за санкций фактически прекратился уже во II кв. 2022 г. Экспорт угля в страны ЕС прекращен с 10 августа, а нефти (кроме трубопроводных) и нефтепродуктов будут прекращены в декабре 2022 г. и феврале 2023 г. соответственно.

Рисунок 38. Погрузка грузов на ж/д транспорте и прогноз, млн т



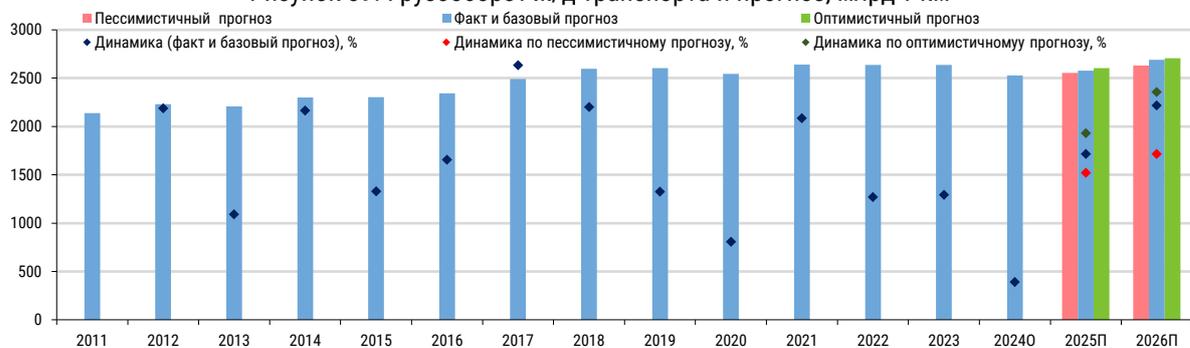
Источник: ДПР ОАО "РЖД" до 2025 г., оценка INFOLine

Основным лимитирующим фактором в 2024 г. является не сокращение предъявления грузов, а проблемы в работе сети.

В среднесрочном 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 "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 X%).

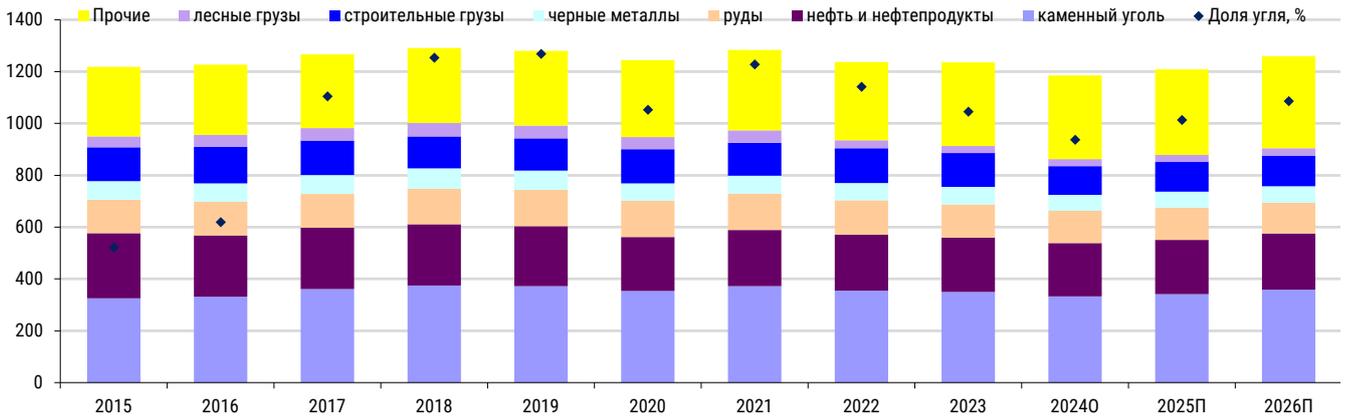
Рисунок 39. Грузооборот ж/д транспорта и прогноз, млрд т-км



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 млн т).

Рисунок 40. 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 итогам 9 месяцев 2024 года объем закупок составил более X вагонов, причем доля парка с увеличенной осевой нагрузкой составило X%, а списание составило около X тыс. По итогам 2024 года в России ожидается производство более X вагонов, что на X% больше чем в 2023 году.

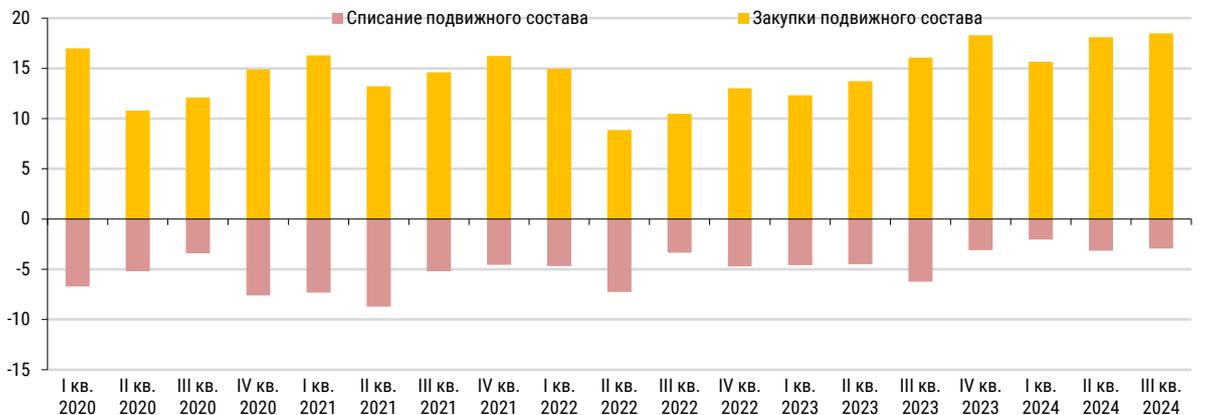
Рисунок 41. Парк в разрезе видов вагонов и прогноз, тыс. ед.



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

По итогам 9 месяцев 2023 г. было списано больше всего крытых вагонов (X ед. или X% от общего списания), полувагонов (X ед. или X%) и цистерн (X ед. или X%). По оценкам в 2024 году будет списано около X вагонов.

Рисунок 42. Закупки и списание подвижного состава РФ, тыс. ед.



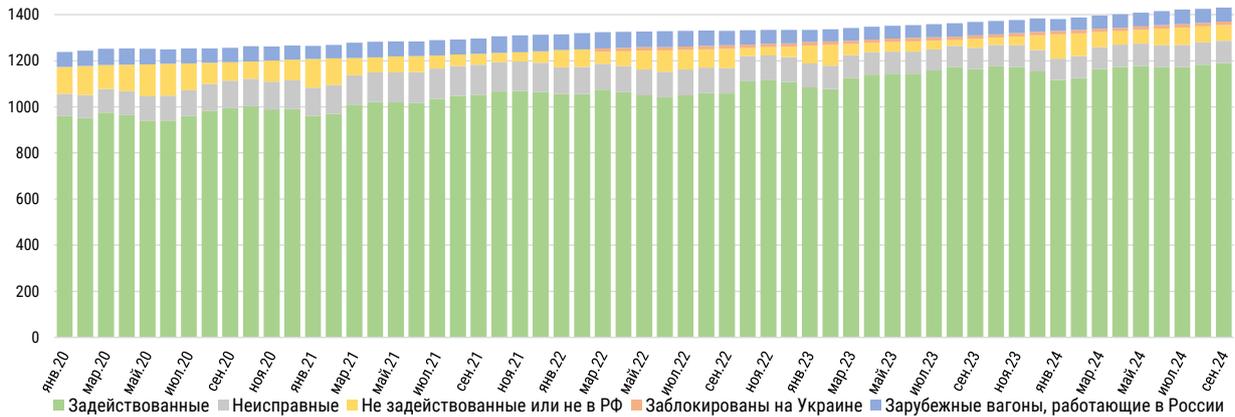
Источник: расчеты INFOLine, данные компаний

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, хoppers).

В 2024 г. задействованный парк вагонов достиг максимальной величины и составил X ед., а недействующий 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.

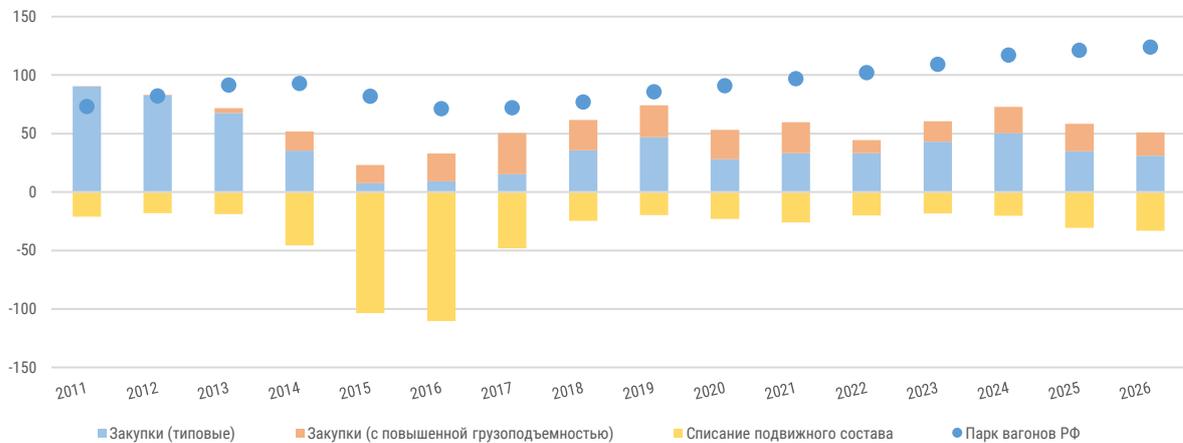
Рисунок 43. Структура парка магистральных грузовых вагонов РФ, тыс. ед.



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

По состоянию на 1 октября 2024 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.

Рисунок 44. Закупки и списание магистральных грузовых вагонов в РФ и прогноз, тыс. ед.



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



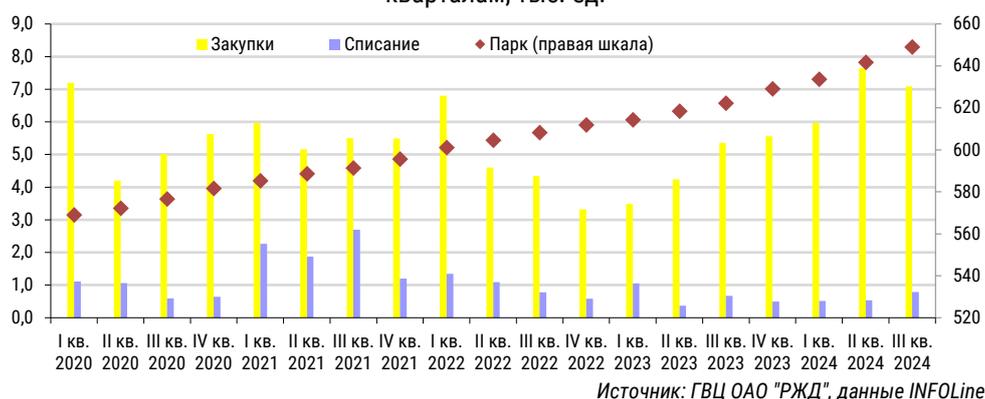
## Раздел IV. Состояние и прогноз рынка по видам подвижного состава

### 4.1 Полувагоны

#### Крупнейшие операторы

По состоянию на 01.10.2024 г. парк полувагонов насчитывал 648,9 тыс. ед., средний возраст которых составляет X лет. В том числе около X обладают повышенной осевой нагрузкой – это X% парка. За 9 мес. 2024 года российскими собственниками было закуплено около X новых полувагонов, X% из которых инновационные, а списано – около X.

Рисунок 45. Структура закупок и списания полувагонов в РФ 2020-2024 гг. по кварталам, тыс. ед.

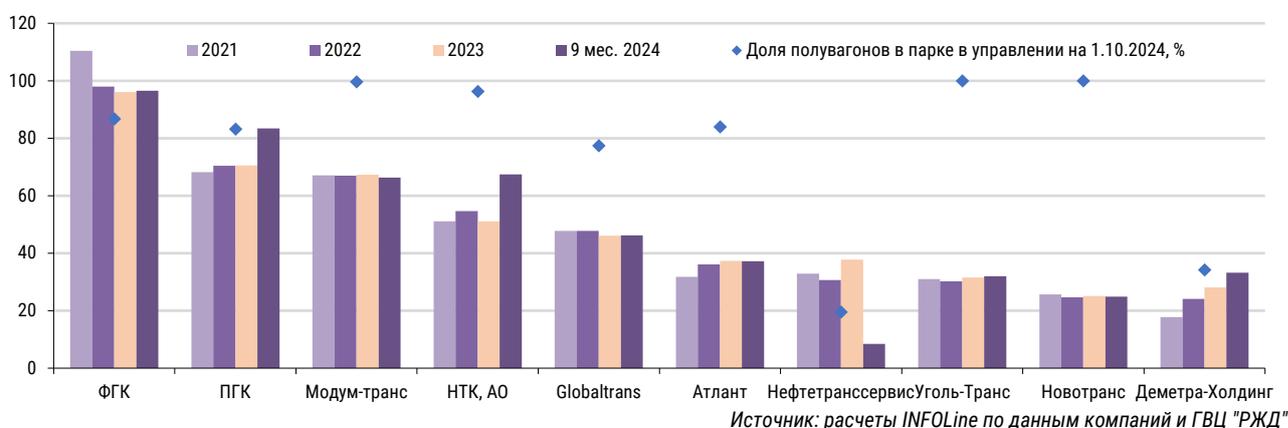


На 1 октября 2024 года подлежат списанию X тыс. полувагонов, в 2024 году истекает нормативный срок службы более чем у X полувагонов, а в 2025 году – у X тыс. Всего за 2024-2026 гг. по сроку службы может быть списано до X тыс.

Крупными покупателями новых полувагонов (часть приобретенного нового парка пока не переоформлена на непосредственных покупателей и числится на вагоностроительных заводах) в январе-сентябре 2024 года являются:

- "Грузовая компания" (Деметра-холдинг) – X ед.;
- "Урал логистика" – X ед.;
- "Уральская транспортная компания" – X ед.
- "ПГК" – X ед.;
- ГК "Транссибурал" - X ед.;

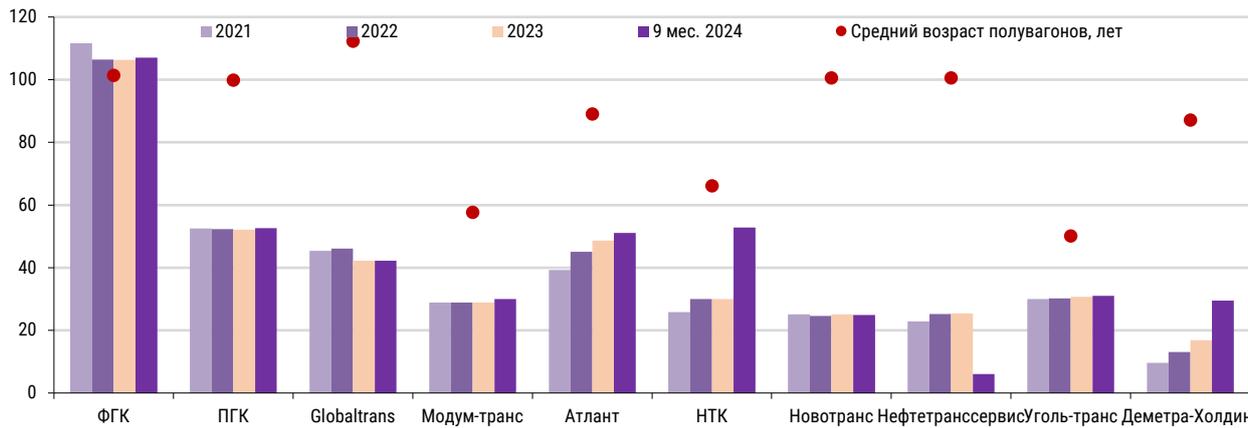
Рисунок 46. Парк полувагонов в управлении крупнейших операторов, тыс. ед.



Больше всего за 9 мес. 2024 года было списано следующими компаниями:

- "Первая грузовая компания" – X ед.
- "Новотранс" - X ед.;
- "Федеральная грузовая компания" - X ед.;

Рисунок 47. Парк полувагонов в собственности крупнейших операторов (с учетом финансового лизинга), тыс. ед.

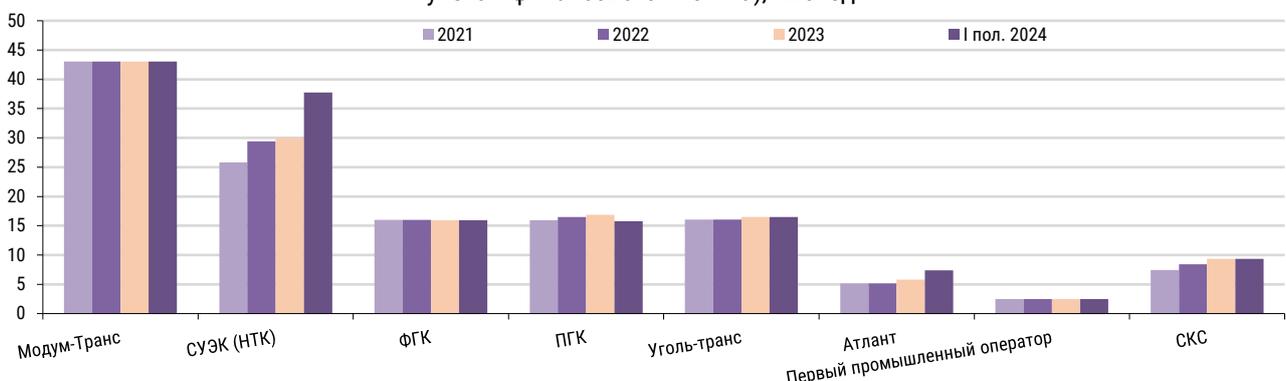


Источник: расчеты INFOLine

В августе 2024 года у АО "ПГК" произошла смена руководства, а доля АО "Аврора Инвест", заложенная по кредиту, привлеченному у Группы "ВТБ", для приобретения АО "ПГК", по данным СМИ, передана в управление "ВТБ". В сентябре 2024 года предправления "ВТБ" Андрей Костин в кулуарах ВЭФ-2024 сообщил, что "ВТБ" приобрел "ПГК" исходя из оценки более 200 млрд руб. с учетом долга. В декабре 2024 года в «ВТБ» сообщили, что 100% компании, которая изначально рассматривалась как инвестиционный актив, продано с хорошей прибылью для банка. «Сделка закрыта, – сообщили в ВТБ, отказавшись при этом раскрывать покупателя.» В ноябре 2024 года структуры "Деметра-Холдинга" приобрели 100% железнодорожного оператора "Атлант". В результате сделки в управление группы перешло около 6 тыс. вагонов, из которых X единиц – инновационные полувагоны. Также в парке компании есть цистерны моделей 15-150-04П, 15-1219, 15-2132 и 15-2132П. 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 компании ООО "РейлСпецТранс" в октябре сообщили, что в 2024 году компанией было закуплено X полувагонов.

"Тихоокеанская железная дорога" (ТЖД) в 2025-2026 гг. намерена приобрести до 7 тысяч полувагонов с повышенной осевой нагрузкой. Изначально к завершению строительства дороги предполагалось закупить X тепловозов ТЭМ14 и X типовых полувагонов. Первый состав из X полувагонов с углем был отправлен по ТЖД от Эльгинского месторождения в порт Эльга 30 октября 2024 года. Полноценно дорога заработает в первой половине 2025 года, на первом этапе ее провозная способность должна составить X тонн в год, а к 2027 году – X тонн.

Рисунок 48. Парк полувагонов с повышенной грузоподъемностью в собственности крупнейших операторов (с учетом финансового лизинга), тыс. ед.



Источник: расчеты INFOLine

В 2023-2024 году цены на новые грузовые вагоны резко выросли в связи с полным задействованием мощностей и повышением цен на комплектующие. При этом у большинства вагоностроителей мощности законтрактованы 2024 года.

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 млн руб. для поддержания спроса в условиях повышения ключевой ставки и снижения цен на металл.

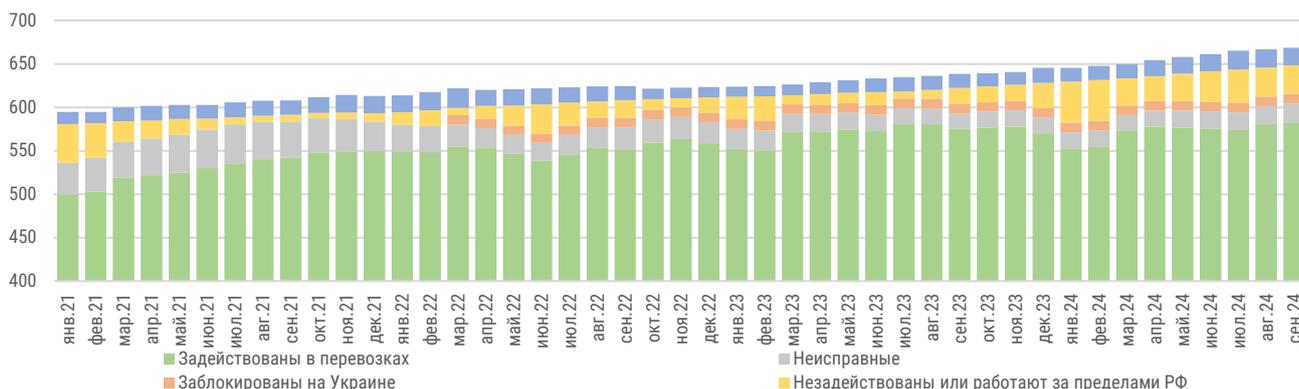
На фоне жесткого регулирования порожнего парка "РЖД" отказывается принимать на свою инфраструктуру новые грузовые вагоны. Согласно сообщению исполнительного директора союза "Объединение вагоностроителей" Евгения Семенова, с путей вагоностроительных заводов не могут выйти свыше X новых вагонов.

### Задействование парка

В июне 2022 г. незадействованный в перевозках парк вырос до максимально уровня с марта 2021 года, однако затем задействованный парк начал расти, как и парк неисправных инновационных полувагонов в связи с дефицитом кассетных подшипников. С 2022 г. оборот вагона замедляется (в том числе в связи с растущим объемом строительных и ремонтных работ на железнодорожной инфраструктуре), в связи с чем объем задействованного парка растет. За 2023 год задействованный в перевозках парк полувагонов вырос на X% до X.

В сентябре 2024 года задействованный парк увеличился на X% до X ед., а к августу 2024 года вырос на X%. За январь-сентябрь 2024 года задействование полувагонов в перевозках увеличилось на X% до X тыс. При этом количество зарубежных полувагонов, работающих на сети "РЖД", составило X тыс. (X тыс. из Казахстана и X тыс. из Беларуси), что на X% больше, чем в 2023 году.

Рисунок 49. Среднемесячный баланс парка полувагонов, тыс. ед.

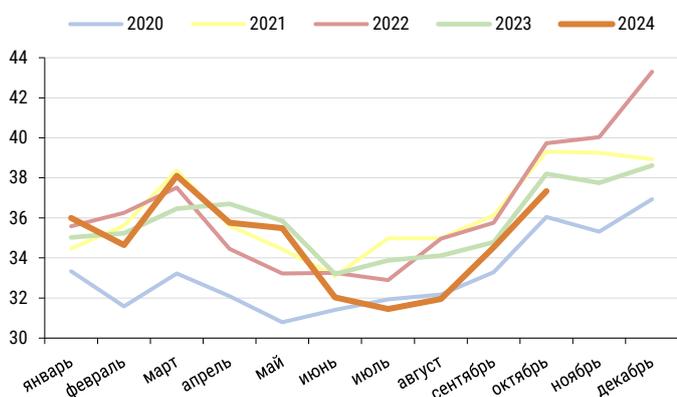


Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД" (неисправный парк – оценка)

### Грузовая база: Добыча и экспорт угля

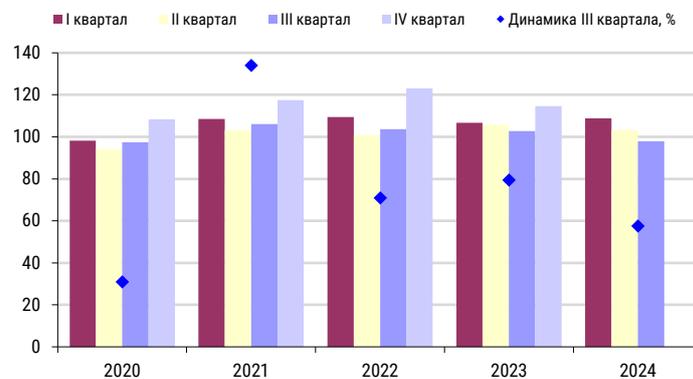
По данным ФСГС РФ, в октябре 2024 года добыча угля сократилась на X% до X тонн, по сравнению с сентябрем 2024 года выросла на X%. Всего за январь-октябрь 2024 года добыто X тонн угля (сокращение на X% к январю-октябрю 2023 года).

Рисунок 50. Добыча угля по месяцам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС РФ

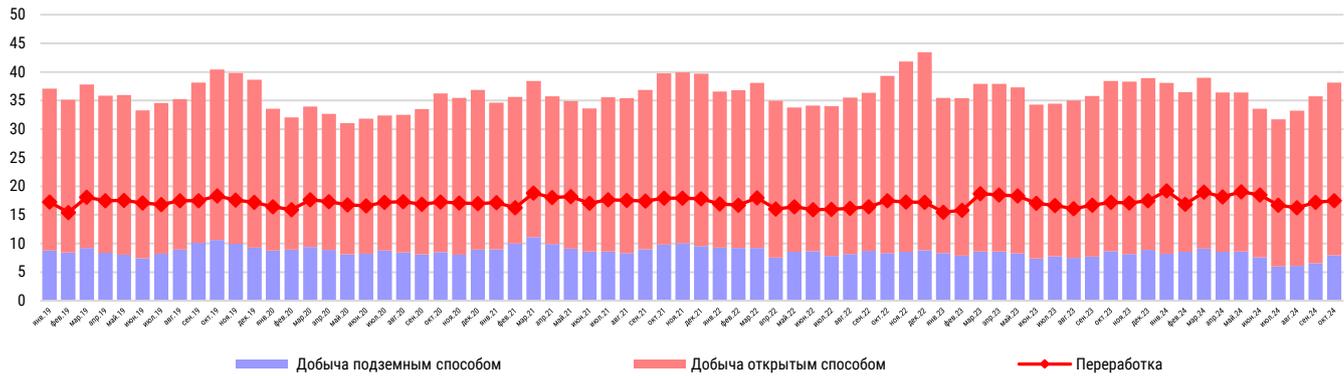
Рисунок 51. Добыча угля по кварталам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС РФ

В III кв. квартале было добыто X тонн угля, что на X% меньше, чем в III кв. 2023 года, и на X% меньше, чем во II кв. 2024 года.

Рисунок 52. Добыча и переработка угля по месяцам, млн тонн



Источник: расчеты iNFOLine по данным ЦДУ ТЭК

По данным ЦДУ ТЭК, в октябре 2024 года объем добычи в РФ составил X млн тонн, оставшись на уровне 2023 года, однако увеличившись на X% к сентябрю 2024 г. В январе-октябре 2024 года объем добычи по данным ЦДУ ТЭК составил X тонн, что на X% меньше, чем в январе-октябре 2023 года. В III квартале 2024 года сокращение относительно II квартала 2024 года составило X%. Объем переработки в октябре 2024 года составил X тонн, что больше на X%, чем в октябре 2023 года и в сентябре 2024 года. За январь-октябрь 2024 года объем переработки составил X тонн, рост составил X%. Всего за 2023 год было переработано X тонн угля, рост составил X%.

В октябре 2024 года вице-премьер РФ Александр Новак в колонке для журнала "Энергетическая политика" сообщил, что Россия планирует увеличить добычу угля на X тонн до 2036 года за счет новых проектов, а рост экспорта в страны АТР составит порядка X тонн к 2030 году. "В отрасли продолжается развитие новых центров добычи угля, в первую очередь, в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, то есть вблизи перспективных рынков сбыта, - отметил Новак. - Новые угольные кластеры обеспечат дополнительно около X т добычи на горизонте до 2036 г. Рост экспорта угля в страны АТР составит порядка X т уже к 2030 г.". Россия ожидает увеличения спроса на уголь к 2036 году в мире на X% на фоне роста спроса на электроэнергию в развивающихся энергодефицитных странах.

Рисунок 53. Добыча и переработка угля по кварталам, млн тонн



Источник: расчеты iNFOLine по данным ЦДУ ТЭК

Якутия ожидает увеличения добычи угля в два раза в сравнении с 2023 годом – до X тонн в год к 2028 году. Порядка X тонн даст Эльгинское месторождение, 22 млн тонн придется на "Колмар", оставшиеся объемы – на уголь других предприятий. В ближайшие два года РЖД ожидают роста погрузки угля на полигоне Дальневосточной железной дороги. По итогам 2024 года запланировано погрузить X тонн каменного угля, что на X% больше, чем в 2023 году, и более чем в X раза превышает уровень 2019 года. Прирост погрузки в 2024 году ожидается практически по всем угледобывающим компаниям в зоне работы Дальневосточной железной дороги. Исключением станет только ХК "Якутуголь", снижение объемов погрузки этой компании обусловлено "отсутствием угля надлежащего качества".

По данным газеты "Коммерсантъ", в июле 2024 года угольные компании жалуются на невозможность доставки грузов из-за высокой загруженности железной дороги.

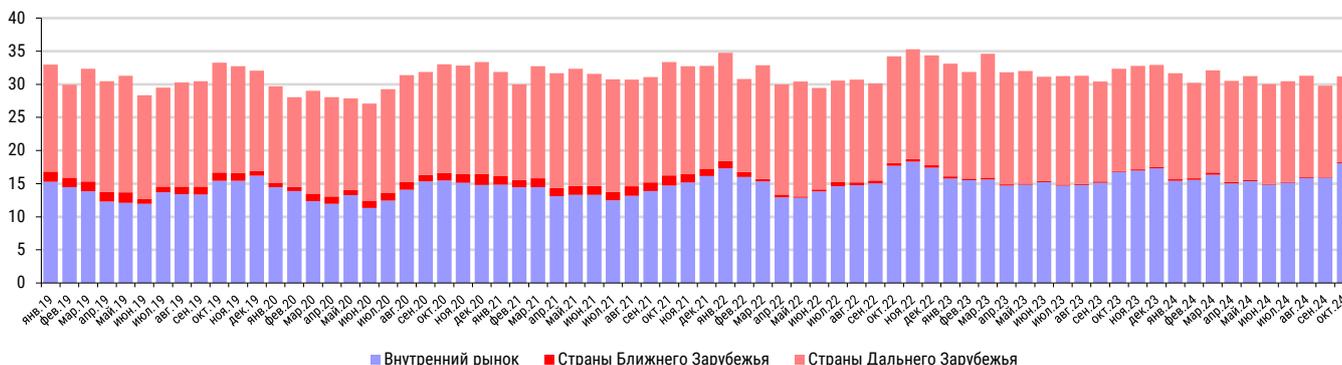


## Исследование "Рынок грузового железнодорожного транспорта России. Предварительные итоги 2024 года. Прогноз до 2026 года"

В ОАО "РЖД" указывают, что выполняют все обязательства по перевозке угля, а для вывоза дополнительных объемов предлагают оптимизировать логистику. Угольным компаниям грозит остановка обогатительных фабрик из-за ситуации с отгрузкой угля из Кузбасса. На Западно-Сибирской железной дороге эксплуатационная ситуация приняла неконтролируемый характер: занятость железнодорожной инфраструктуры путей общего и необщего пользования превышает 90%, а по ряду станций достигает 100%. К середине июля 2024 года на станциях погрузки и путях необщего пользования простаивает около 280 составов с углем, препятствующих подводу порожних и выводу груженых составов, из-за чего на станции Кемеровской обл. порожние вагоны в достаточном количестве завести невозможно. Это приводит к образованию сверхнормативных остатков угля, что в условиях отсутствия подвода порожних вагонов грозит остановкой обогатительных фабрик. Мощности фронтов погрузки угольных компаний задействованы менее чем на 50% от перерабатывающей способности, а выполнение согласованной заявочной базы не превышает 70%.

Поставки российского угля на внутренний рынок в октябре 2024 года составили X тонн, что на X% выше уровня октября 2023 года и на X% выше, чем в сентябре 2024 года. В октябре 2024 года объемы экспорта российского угля составили X тонн, что на X% меньше уровня октября 2023 года и на X% меньше уровня сентября. В январе-октябре 2024 года поставки угля на внутренний рынок РФ составили X тонн (рост на X%).

Рисунок 54. Отгрузка российского угля по месяцам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ЦДУ ТЭК

По сравнению с октябрем 2023 года поставки в Ближнее Зарубежье выросли на X%, а поставки в Дальнее Зарубежье сократились на X%. В январе-октябре 2024 года общий объем поставок российского угля составил X тонн, что на X% меньше, чем за аналогичный период 2023 года. Общая отгрузка российского угля в 2023 году выросла на X%.

### Грузовая база: Производство нерудных строительных материалов

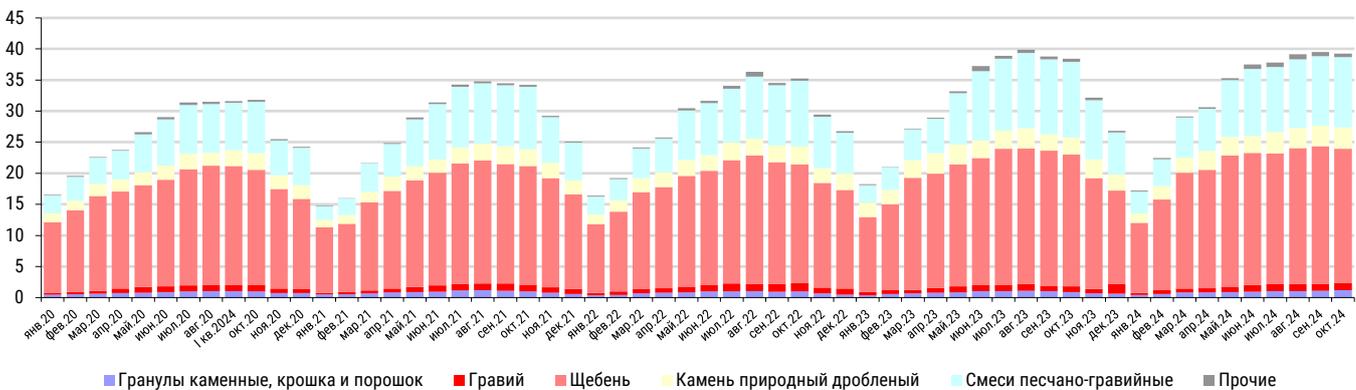
По итогам 2023 года производство нерудных строительных материалов увеличилось на X% до X куб. м. Отгрузка нерудных материалов железнодорожным транспортом на рынок РФ по итогам 2023 года снизилась на X% до X т. Основные направления отгрузок нерудных строительных материалов в 2023 г.: Москва и Московская область – X т (-X% к 2022г.); Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ – X т (-X%); Республика Татарстан – X т (-X%); Краснодарский край – X т (+X%), Нижегородская область – X т (-X%), Пермский край – X т (+X%), Липецкая область – X т (-X%).

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 продукции указана минимальная доля вторсырья, которую нужно использовать при производстве. В марте 2024 года стало известно, что Московская область намерена на X% снизить затраты на бюджетное строительство. Это стало возможным после того, как Минстрой России включил в классификатор строительных ресурсов государственной системы ценообразования вторичный

щебень. Область так модернизировала систему переработки строительных отходов, что ощущает переизбыток вторичного щебня.

Эксперты Sherpa Group отмечают замедление темпов роста в строительной отрасли в первом квартале 2024 года и связывают это с завершением крупных проектов и меньшей активностью региональных и муниципальных властей в ожидании новых планов и изменений в Правительстве. В многоквартирном жилищном строительстве ожидается сложная ситуация, обусловленная окончанием льготной ипотеки, но основной объем железнодорожных поставок стройматериалов приходится на инфраструктурные проекты (в их числе запланировано строительство ВСМ Москва–Санкт-Петербург, третий этап расширения БАМа и Транссиба и т. д.). География перевозок, отражающая строительство автодорог, в 2024 году изменилась. Так, перевозки в направлении Татарстана в апреле выросли на X% год к году, в мае – на X%. В то же время перевозки в Москву и Московскую область сократились на X% и X% в апреле и на X% и X% в мае соответственно. Собеседник “Ъ” в строительной отрасли отмечает, что на изменения мог повлиять ремонт дорог в преддверии саммита стран БРИКС в Казани либо продление трассы М-12 до Екатеринбурга.

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

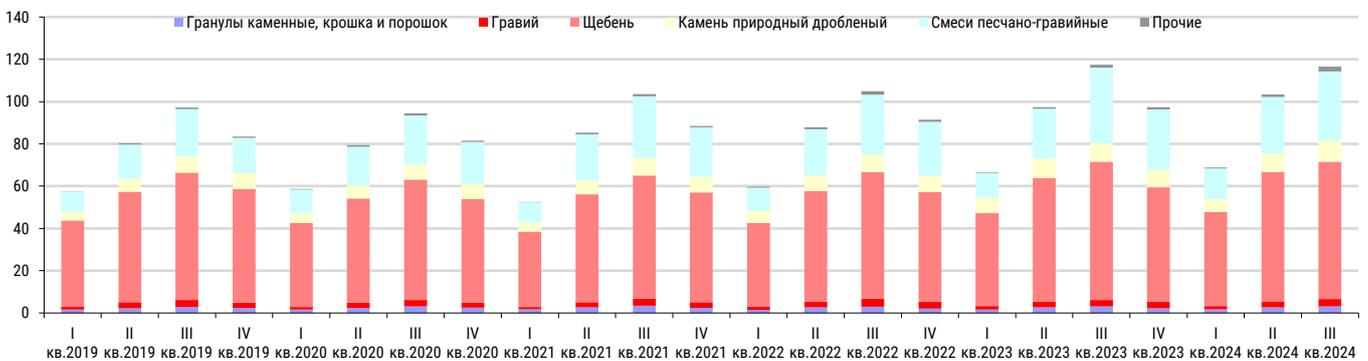


Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС, ЕМИСС

По итогам 9 мес. 2024 года производство нерудных строительных материалов увеличилось на X% до X т, в том числе производство песчано-гравийных смесей увеличилось на X% до X куб. м, гранул каменных на X% до X куб. м, щебня – на X% до X куб. м, гравия – на X% до X т. Производство природного камня сократилось на X% до X куб. м.

В октябре 2024 года производство нерудных строительных материалов увеличилось на X% до X куб. м, в том числе гранул каменных на X% до X куб. м, природного камня – на X% до X куб. м, щебня – на X% до X куб. м., гравия – на X% до X куб. м. Производство песчано-гравийных смесей сократилось на X% до X куб. м. По итогам января-октября 2024 года производство увеличилось на X% до X т, в том числе щебня – на X% до X куб. м, гранул – на X% до X куб. м, гравия – на X% до X т.

Рисунок 56. Производство строительных материалов по кварталам, млн куб. м



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС, ЕМИСС

В III кв. 2024 года производство нерудных строительных материалов сократилось на X% и составило X куб. м.



**Основные тенденции рынка перевозок грузов**

В 2023 году объем перевозок в полувагонах сократился на X% до X т, а грузооборот – на X% до X т-км.

Погрузка на сети ОАО "РЖД" за январь-ноябрь 2024 года снизилась на X% до X т. Грузооборот за одиннадцать месяцев 2024 года снизился на X% – до X тарифных т-км, грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – на X%, до X млрд т-км.

Погрузка на сети РЖД в ноябре 2024 года снизилась на X% до X т. Грузооборот за ноябрь 2024 года снизился на X% и составил X тарифных тонно-км. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время уменьшился на X% и составил X т-км.

Согласно инвестиционной программе "РЖД", по итогам 2024 года прогнозируется снижение погрузки на X% до X т, а грузооборота – на X% до X млрд т-км. Снижение погрузки на внутренних направлениях ожидается на уровне X% до X млн т, снижение погрузки на экспорт – на уровне X% до X т. Наибольшее снижение прогнозируется в следующих категориях грузов: минерально-строительные грузы – на X% до X т, черные металлы – на X% до X т, уголь – X% до X т. Рост ожидается только категориях удобрений – на X% до X т, кокса – на X% до X т. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии снизился на X% до X т-км.

В III квартале 2024 года объем перевозок в полувагонах к аналогичному периоду прошлого года сократился на X% до X т и на X% ко II кварталу, а грузооборот сократился на X% до X т-км и на X% ко II кварталу.

Рисунок 57. Объем перевозок грузов в полувагонах по кварталам в 2020-2024 гг., млн тонн

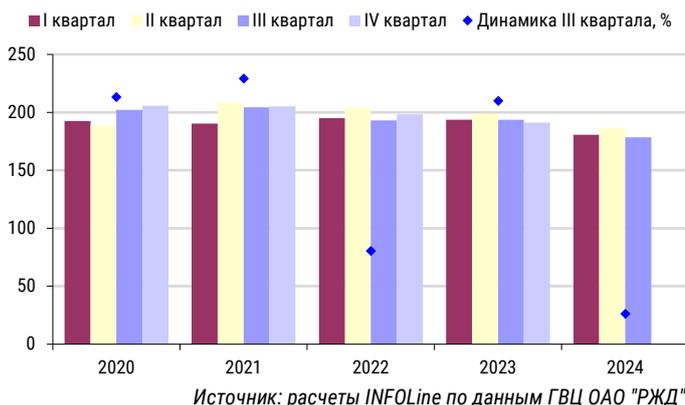
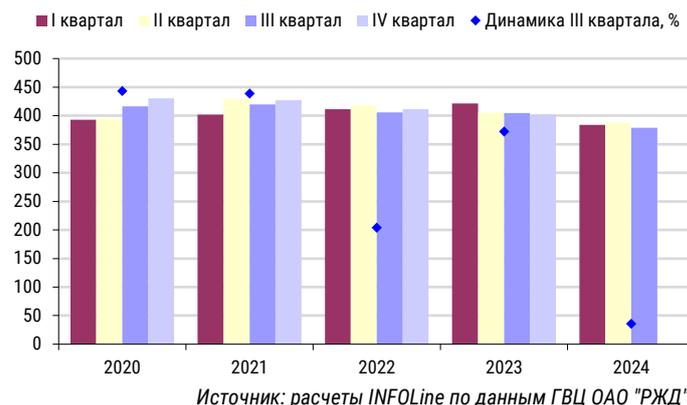


Рисунок 58. Грузооборот в полувагонах по кварталам в 2020-2024 гг., млрд т-км



За январь-сентябрь 2024 года в полувагонах было перевезено X т грузов, что на X% меньше, чем за аналогичный период прошлого года, а грузооборот сократился на X% до X т-км. В сентябре 2024 года объем перевозок в полувагонах к аналогичному месяцу прошлого года сократился на X% до X т и на X% к августу, а грузооборот сократился на X% до X т-км и на X% к августу.

Динамика перевозки грузов и грузооборота в полувагонах по месяцам в 2021-2024 гг. представлена на диаграммах.

Рисунок 59. Объем перевозок грузов в полувагонах по месяцам, млн тонн

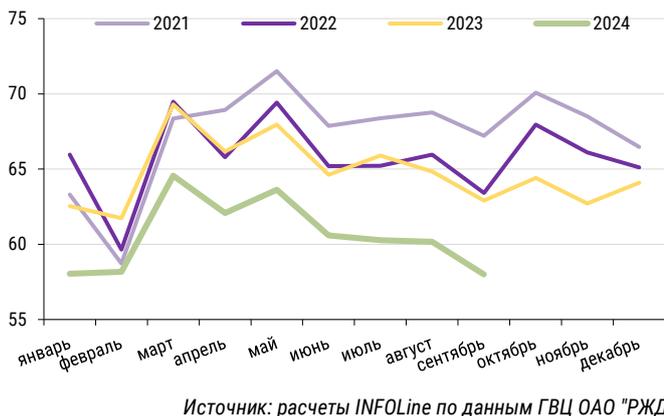
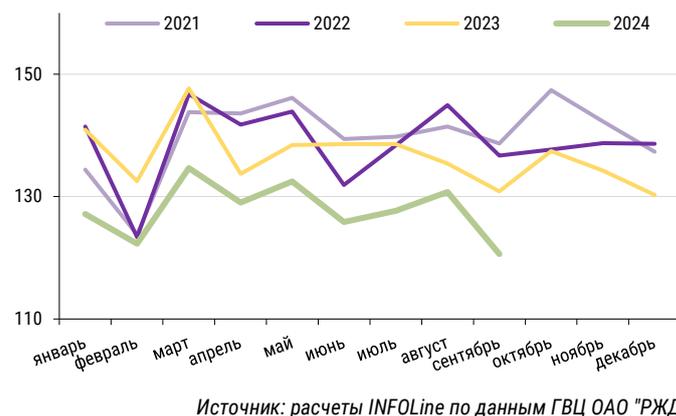
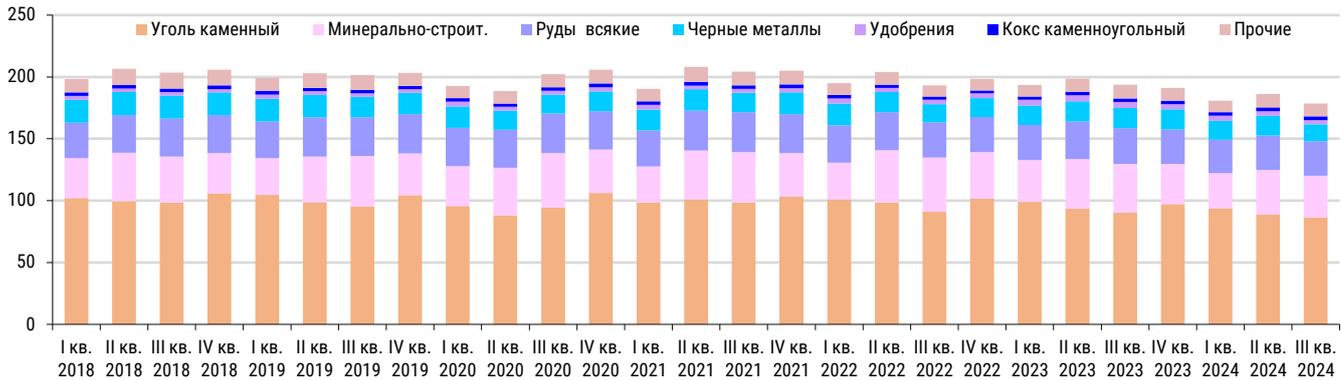


Рисунок 60. Грузооборот в полувагонах по месяцам, млрд т-км



Динамика перевозки грузов в полувагонах в 2018-2024 гг. по видам грузов представлена на диаграммах.

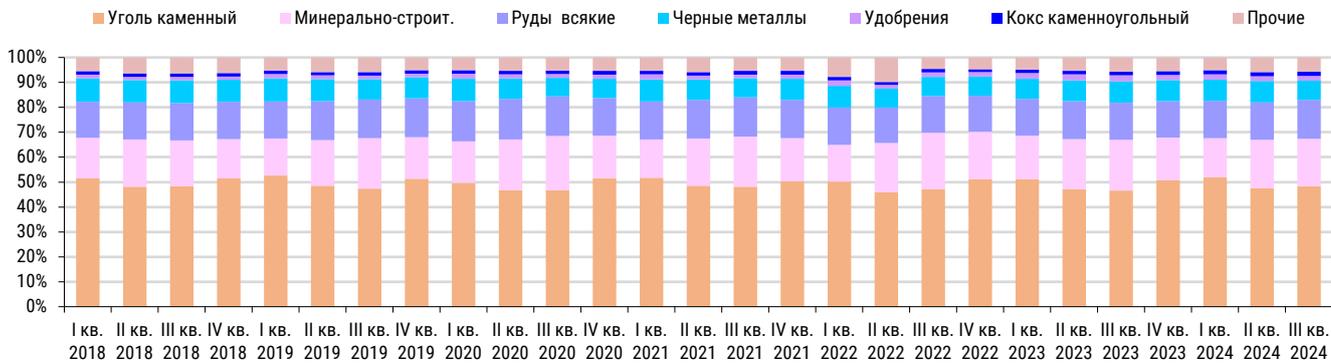
Рисунок 61. Объем перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по кварталам 2018-2024 гг., млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Структура перевозок в полувагонах в 2018-2024 гг. на диаграмме.

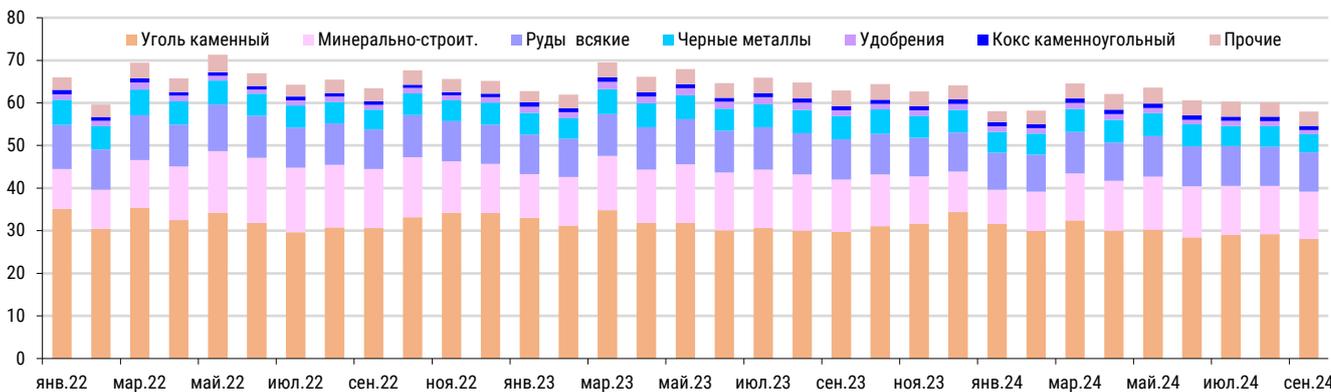
Рисунок 62. Структура перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по кварталам 2018-2024 гг., %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Динамика перевозок грузов в полувагонах в 2022-2024 гг. на диаграмме.

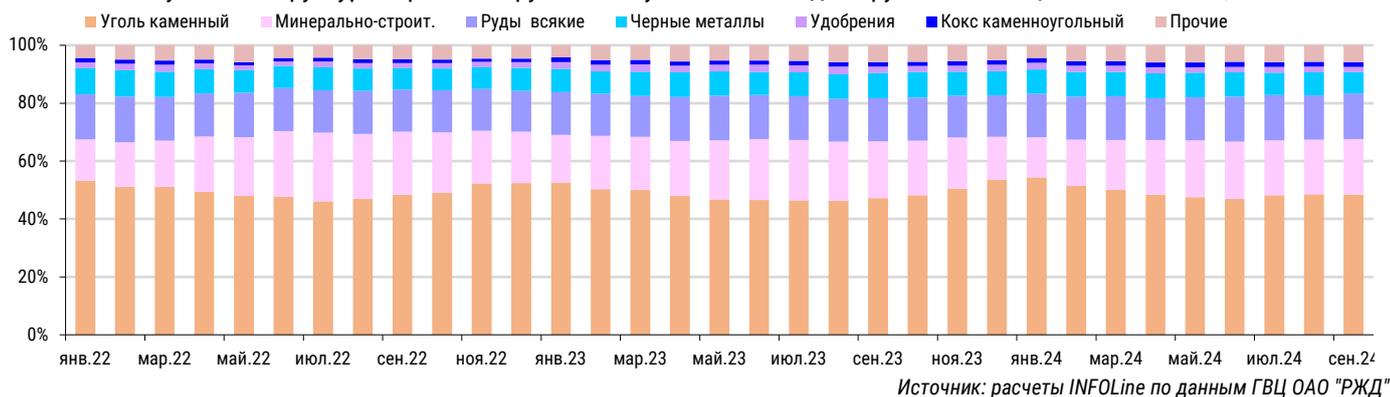
Рисунок 63. Объем перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по месяцам 2022-2024 гг., млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

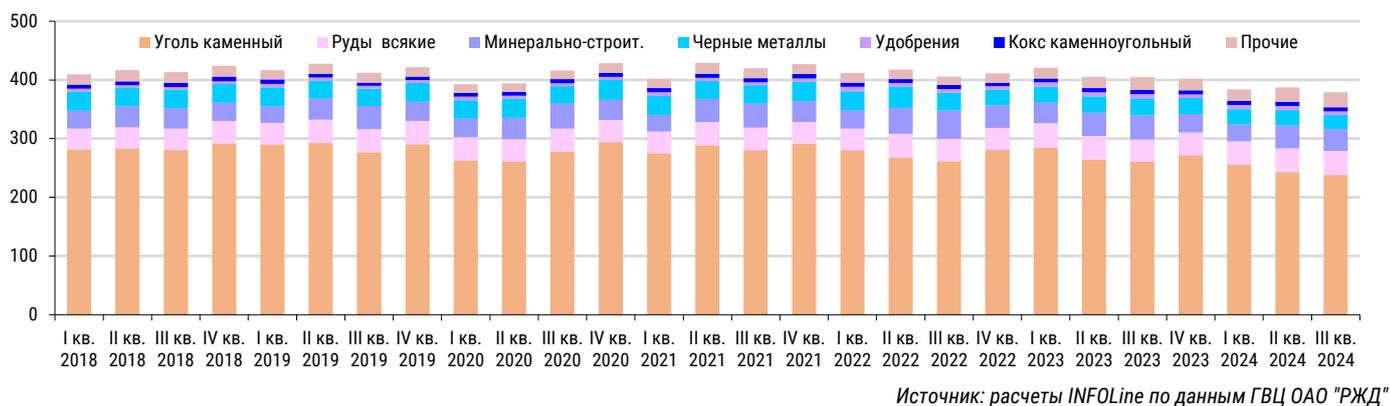
Структура перевозок в полувагонах ежемесячно в 2022-2024 гг. на диаграмме.

**Рисунок 64. Структура перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по месяцам 2022-2024 гг., %**



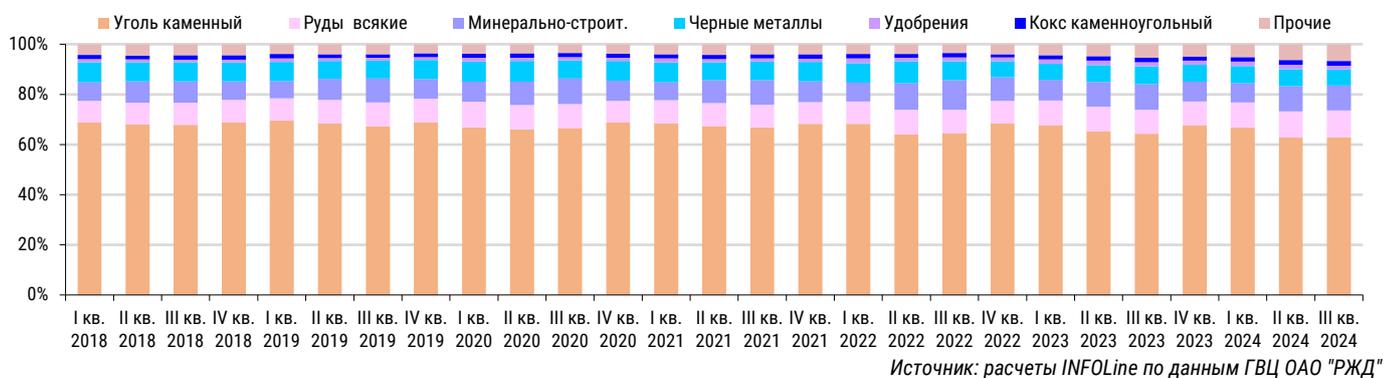
В III кв. 2024 года перевозки строительных материалов снизились на 13,8%.

**Рисунок 65. Грузооборот в полувагонах по видам грузов по кварталам в 2018-2024 гг., млрд т-км**



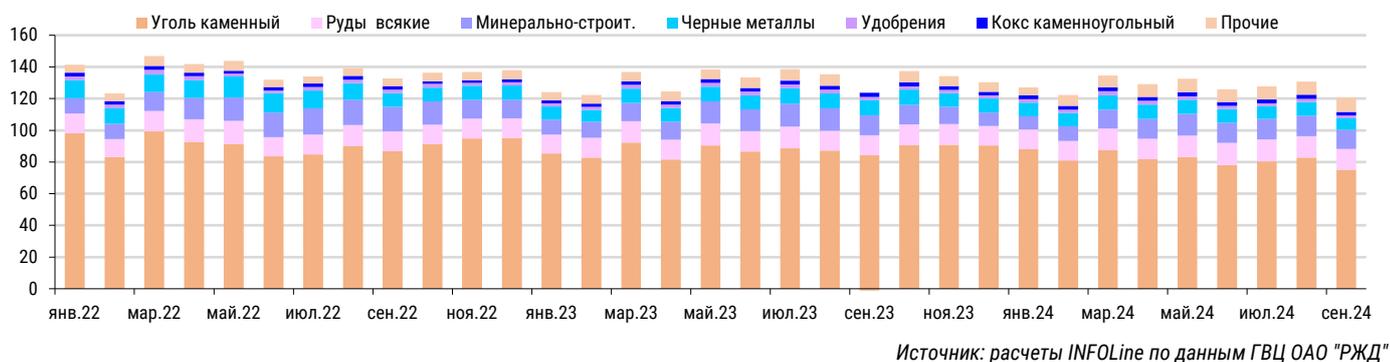
Структура грузооборота в полувагонах в 2018-2024 гг. представлена ниже.

**Рисунок 66. Структура грузооборота в полувагонах по видам грузов по кварталам в 2018-2024 гг., %**



Грузооборот в полувагонах в 2022-2024 гг. представлен ниже.

**Рисунок 67. Грузооборот в полувагонах по видам грузов по месяцам в 2022-2024 гг., млрд т-км**



Структура грузооборота в полувагонах в 2022-2024 гг. представлена ниже.

Рисунок 68. Структура грузооборота в полувагонах по видам грузов по месяцам в 2022-2024 гг., %

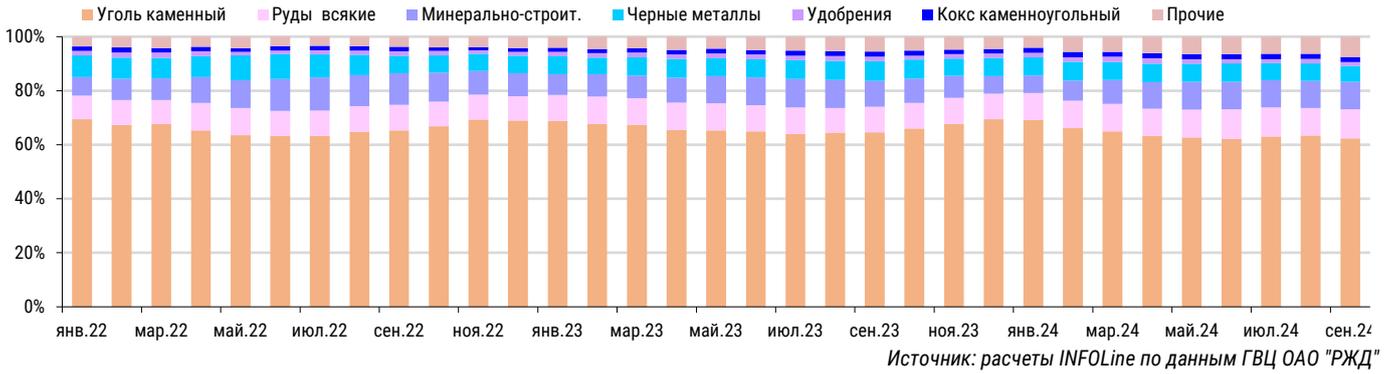
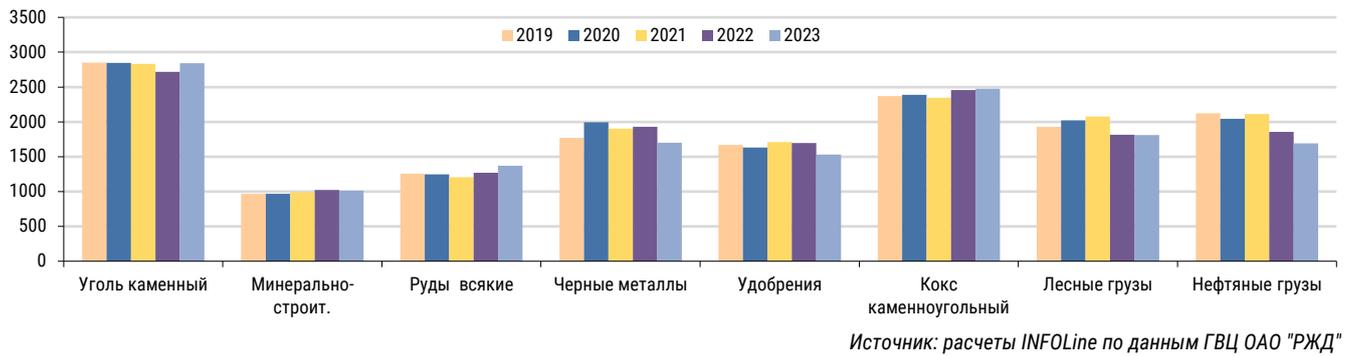
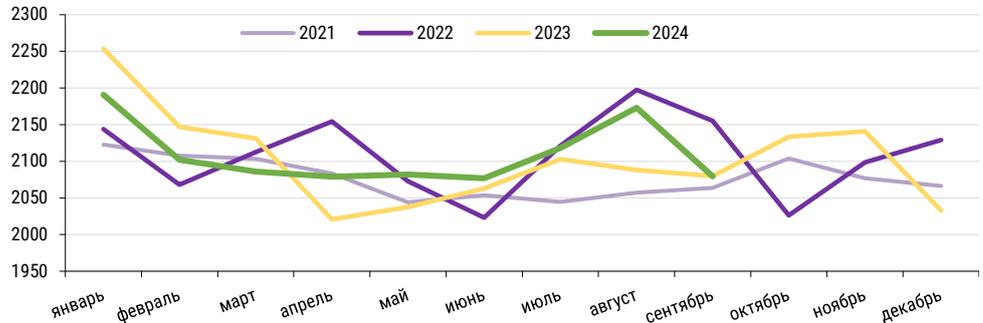


Рисунок 69. Среднее расстояние перевозок грузов в полувагонах по видам грузов в 2019-2023 гг., км



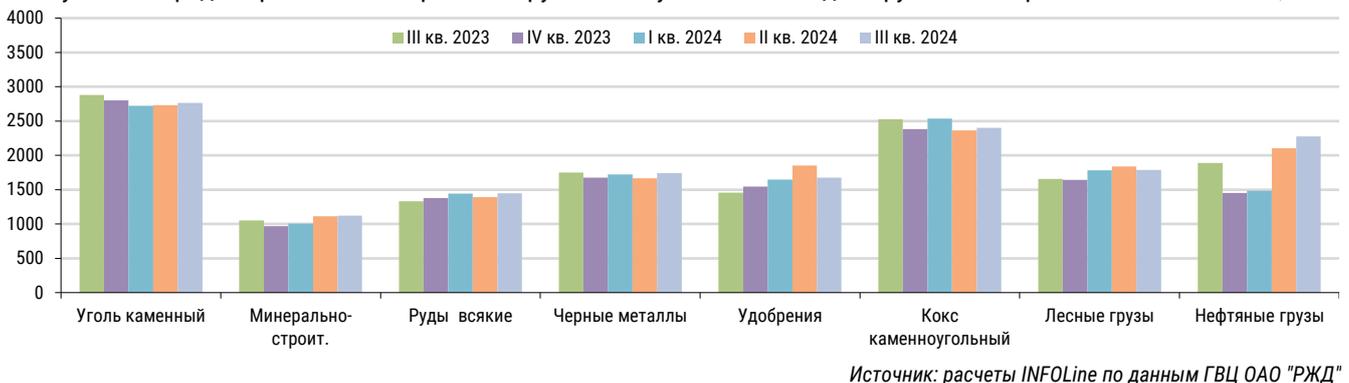
В сентябре 2024 года среднее расстояние составило X км, что на X км (X%) меньше, чем в аналогичном месяце 2023 года.

Рисунок 70. Среднее расстояние перевозок грузов в полувагонах по месяцам, км



Изменение среднего расстояния связано с переориентацией экспортных грузопотоков и ростом перевозок строительных материалов с короткими маршрутами.

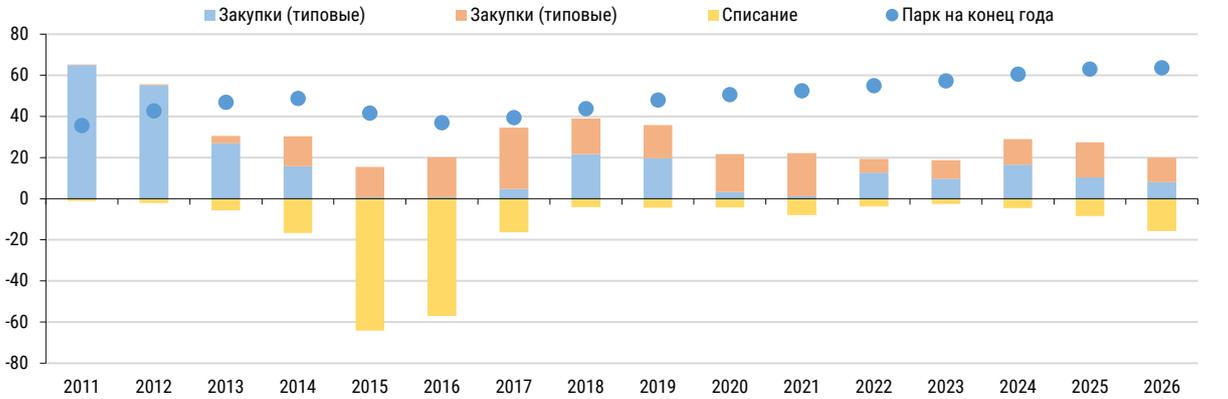
Рисунок 71. Среднее расстояние перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по кварталам в 2023-2024 гг., км



**Прогноз спроса и предложения, закупок и списания**

По состоянию на 01.10.2024 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 9 мес. 2024 года российскими собственниками было закуплено около X новых полувагонов, X% из которых инновационные, а списано – около X тыс.

Рисунок 72. Закупки, списание и парк полувагонов и прогноз, тыс. ед.



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ "РЖД", прогноз INFOLine (списание в 2022 г. с учетом заблокированных на Украине вагонов)

С 2022 г. оборот вагона замедляется (в том числе в связи с растущим объемом строительных и ремонтных работ на железнодорожной инфраструктуре), в связи с чем объем задействованного парка растет. За 2023 год задействованный в перевозках парк полувагонов вырос на X% до X.

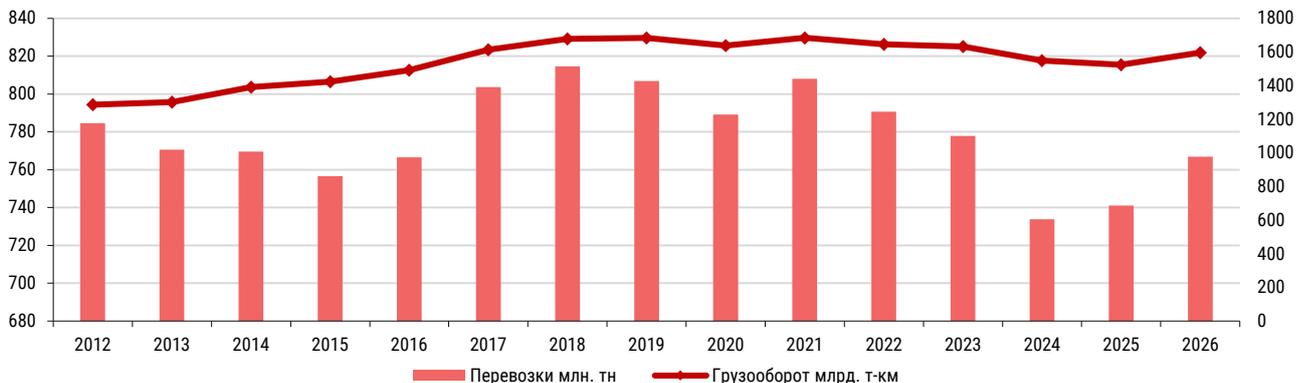
Рисунок 73. Прогноз баланса парка полувагонов, тыс. ед.



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

В сентябре 2024 года задействованный парк увеличился на X% до X ед., а к августу 2024 года вырос на X%.

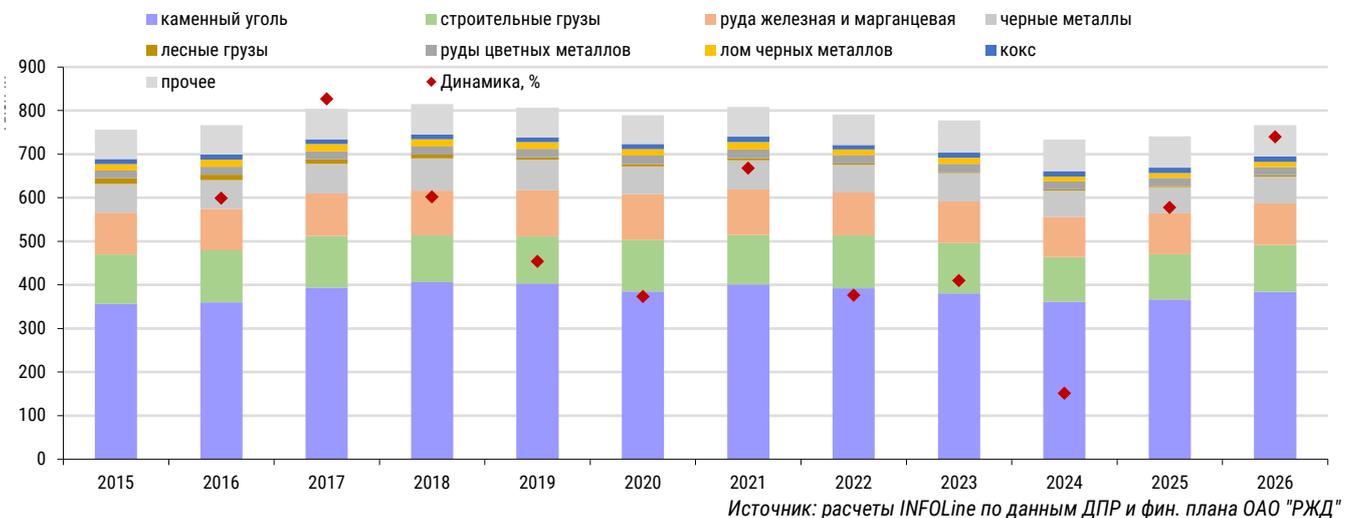
Рисунок 74. Динамика и прогноз перевозок и грузооборота в полувагонах



Грузооборот в 2024 г. составит X т-км – сократится 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 уголю грузов.

Рисунок 75. Динамика перевозок в полувагонах по видам грузов и прогноз, млн т

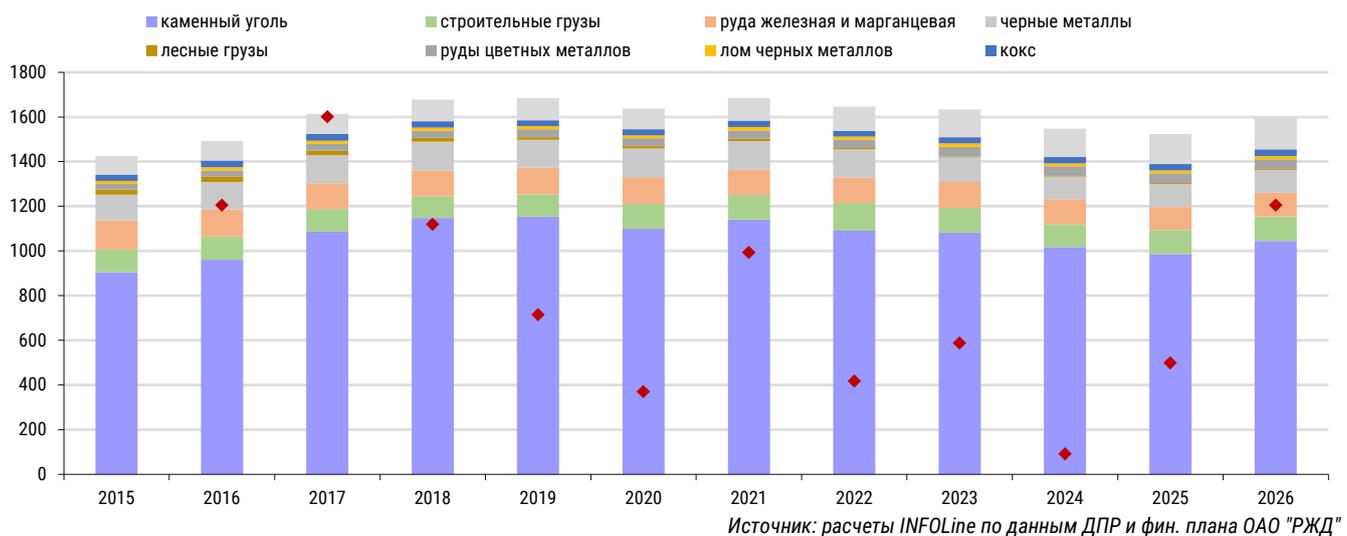


Источник: расчеты iNFOLine по данным ДПР и фин. плана ОАО "РЖД"

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.

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.

Рисунок 76. Динамика грузооборота в полувагонах по видам грузов и прогноз, млрд т-км.



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

**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 9 мес. 2023 г. (обновление с итогами 2024 года будет доступно в I квартале 2025 года)**

## 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 собственности<sup>5</sup> (с учетом финансового лизинга) и управлении<sup>6</sup>, 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.

Таблица 4. Ранговый рейтинг ТОП-30 операторов подвижного состава по итогам 9 месяцев 2024 года<sup>7</sup>

Название компании	Собственность <sup>8</sup>		Управление		Перевозки		Выручка <sup>9</sup>		Средний ранг		Место	
	2023	9 мес. 2024	2023	9 мес. 2024	2023	9 мес. 2024	2023	9 мес. 2024	2023	9 мес. 2024	2023	9 мес. 2024
Первая грузовая компания, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Федеральная грузовая компания, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Деметра-Холдинг (Ранее РТК, ГК)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
НТК, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Globaltrans Investment plc	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

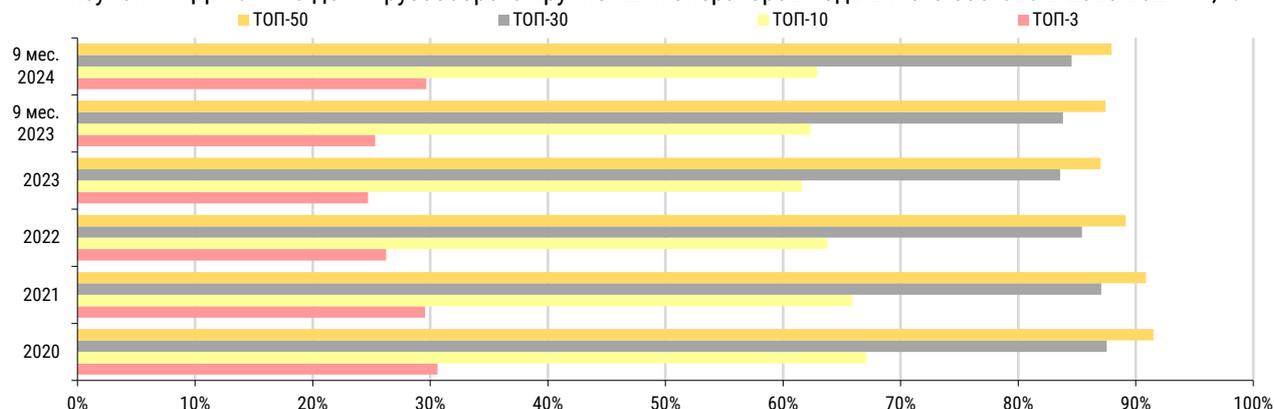
<sup>8</sup> "X" показатель отсутствует или не может быть рассчитан

**Демонстрационная версия. В разделе представлен ранговый рейтинг ТОП-30 крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава по итогам 9 мес. 2024 г. (обновление с итогами 2024 года будет доступно в I квартале 2025 года)**

### 5.5 Рейтинг операторов по грузообороту

На долю ТОП-30 операторов в январе-сентябре 2024 года пришлось X% грузооборота железнодорожного транспорта, что на X п.п. больше, чем за январь-сентябрь 2023 года, причем доля ТОП-10 увеличилась на X п.п. до X%, а доля ТОП-3 увеличилась на X п.п. до X%.

Рисунок 77. Динамика доли грузооборота крупнейших операторов подвижного состава в 2020-2024 гг., %



Источник: INFOLine

Лидеры рейтинга "ФГК" и "ПГК" по итогам января-сентября 2024 года сократили грузооборот на X% до X т-км и на X% до X т-км.

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

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Данные рейтинга могут измениться к финальной версии исследования

<sup>8</sup> С учетом финансового лизинга

<sup>9</sup> 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 раскрыли финансовые показатели за 2023 год.

Наиболее динамичный рост грузооборота продемонстрировали: "Уралкалий" (на X%, из-за низкой базы начала 2023 года по технологическим перевозкам на коротких плечах), "Транспортные технологии" (на X%), RAILGO (на X%) и "Урал логистика" (на X%). В таблице приведен рейтинг операторов по грузообороту в 2020-2024 гг.

Таблица 5. Рейтинг операторов по величине грузооборота в 2020-2024 гг., млрд т-км

Оператор <sup>10</sup>	2020	2021	2022	2023	9 мес. 2023	9 мес. 2024	Динамика 9 мес.		Место		Динамика мест
							2024 г. к 9 мес. 2023 г., % <sup>11</sup>	2023 г., % <sup>11</sup>	9 мес. 2023	9 мес. 2024	
Первая грузовая компания, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	↓ 1
Федеральная грузовая компания, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	→ 0
Деметра-Холдинг (Ранее РТК, ГК)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	↑ 2
НТК, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	↑ 2
Globaltrans Investment plc	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	↓ 1

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. В условиях ухудшения диспетчеризации и роста простоев эффективность перевозок у большинства игроков снизилась.

Таблица 6. Рейтинг операторов по отношению грузооборота к парку в управлении в 2020-2024 гг., млн т-км на вагон за период

Оператор	2020	2021	2022	2023	9 мес. 2023	9 мес. 2024	Динамика 9 мес.		Место <sup>13</sup>		Динамика мест
							2024 г. к 9 мес. 2023 г., % <sup>12</sup>	2023 г., % <sup>12</sup>	9 мес. 2023	9 мес. 2024	
Первая грузовая компания, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	↓ 1
Федеральная грузовая компания, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	→ 0
Деметра-Холдинг (Ранее РТК, ГК)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	↑ 1
НТК, АО	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	↑ 3
Globaltrans Investment plc	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	↓ 4

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 по итогам 9 мес. 2024 г. и выручке по итогам 2023 года (обновление с итогами 2024 года будет доступно в I квартале 2025 года)**

## 5.7 Рейтинг лизинговых компаний на рынке операционного лизинга

На рынке операционного лизинга основными игроками являются "Трансфин-М" и "Вектор Рейл", "ГТЛК" и "ВТБ Лизинг". По итогам 2023 г. парк "Трансфин-М", переданный в операционный лизинг, увеличился до 61,7 тыс. (включает парк в управлении аффилированной компании "Атлант"), а за I полугодие 2024 года сократился до 60,2 тыс. в связи с продажей 1,5 тыс. крытых вагонов.

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

Наименование компании	2019	2020	2021	2022	2023	I пол. 2024	Место	
							2023	I пол. 2024
Трансфин-М, ПАО (с учетом парка, переданного в аренду аффилированной компании "Атлант")	X	X	X	X	X	X	X	X
ГК ГТЛК (АО "ГТЛК" и ООО "ГТЛК-1520")	X	X	X	X	X	X	X	X
Vector Rail Management (Brunswick Rail)	X	X	X	X	X	X	X	X
ВТБ Лизинг, АО	X	X	X	X	X	X	X	X
СГ-транс, АО	X	X	X	X	X	X	X	X

Источник: данные компаний, (\*) оценки INFOLine

**Демонстрационная версия. В разделе представлен рейтинг крупнейших оперлизинговых компаний по итогам 2023 г. и I пол. 2024 г. (обновление с итогами 2024 года будет доступно в I квартале 2025 года)**

<sup>10</sup> Сортировка компаний в таблице осуществлена в соответствии с их ранговым рейтингом по итогам I полугодия 2024 года (раздел 1.1.)

<sup>11</sup> Данные округлены до одного знака после запятой

<sup>12</sup> Данные округлены до одного знака после запятой

<sup>13</sup> Места приводится среди представленных в таблице крупнейших операторов



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

### "Евросиб СПб-транспортные системы", АО

Место в общем ранговом рейтинге <b>INFOLine Rail Russia TOP</b> в 2023 г.	Позиция № 18		→ 0
Место в рейтинге <b>INFOLine Rail Russia TOP</b> по величине парка в управлении в 2023 г.	Позиция № 22	изменение места по сравнению с предыдущим годом	↓ 2
Место в рейтинге <b>INFOLine Rail Russia TOP</b> по величине парка в собственности в 2023 г.	Позиция № 19		↑ 1
Место в рейтинге <b>INFOLine Rail Russia TOP</b> по объему перевозок грузов в 2023 г.	Позиция № 24		→ 0
Место в рейтинге <b>INFOLine Rail Russia TOP</b> по валовой выручке в 2023 г.	Позиция № 14		↓ 2

Логотип	Объем перевозок грузов в 2023 г., млн тонн	Динамика перевозок грузов в 2023 г. к 2022 г., %	Объем перевозок грузов на 1 вагон в управлении в 2023 г., тонн на вагон в год
	X	X	X
	Валовая выручка в 2023 г., млрд руб.	Динамика валовой выручки в 2023 г. к 2022 г., %	Выручка на 1 вагон в управлении в 2023 г., тыс. руб. в день
	X	X	X
	Количество вагонов в управлении на 1.1.2024, ед.	Изменение количества вагонов в управлении в 2023 г. к 2022 г., ед.	Динамика количества вагонов в управлении в 2023 г. к 2022 г., %
	X	X	X
	Количество вагонов в собственности на 1.1.2024, ед.	Изменение количества вагонов в собственности в 2023 г. к 2022 г., ед.	Динамика количества вагонов в собственности в 2023 г. к 2022 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](mailto:transport@eurosib.biz) Web: [www.eurosib.biz](http://www.eurosib.biz)  
Руководитель: Никитин Дмитрий Николаевич, президент АО "Евросиб-транспортные системы"

#### 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.

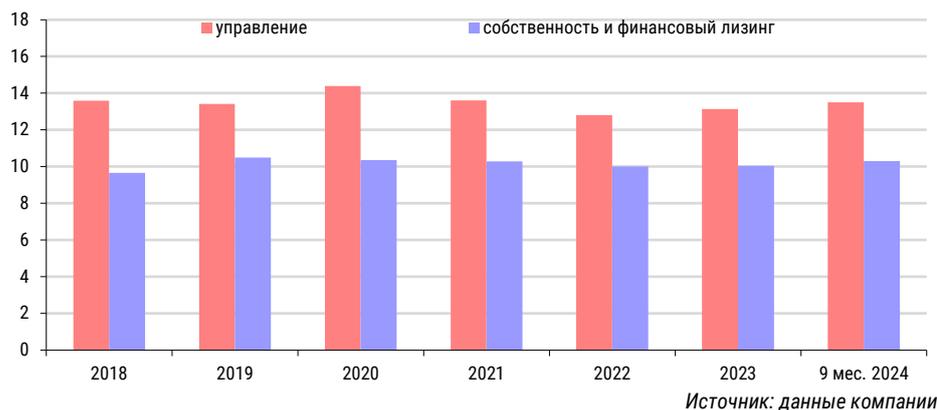
Компания располагает X собственными локомотивами, а также эксплуатирует терминально-логистический комплекс в Новосибирске и железнодорожный терминал в Орехово-Зуево М.О.

### Динамика парка подвижного состава

По итогам 2023 г. парк "Евросиб СПб-ТС" в управлении сократился на X ед. и составил X ед., парк в собственности и финансовом лизинге сократился на X ед. до X ед.

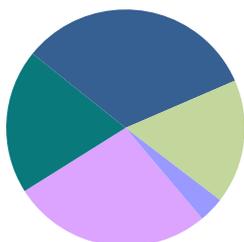
За 9 мес. 2024 года парк в управлении увеличился на X ед. до X ед., а в собственности и финансовом лизинге – на X ед. до X ед. Компания закупила X полувагонов модели 12-9837 и X крытых вагонов модели 11-2164. Списано было X платформ и X полувагонов.

Рисунок 78. Динамика парка подвижного состава в управлении и собственности (с учетом финансового лизинга) компании, тыс. ед.



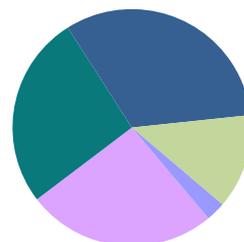
За 2023 год Евросиб увеличил парк собственных рефконтейнеров, используемых в перевозках грузов с постоянным поддержанием температурного режима, до 180-ти единиц. Запланировано увеличение числа рефконтейнеров в оперировании до 300 единиц, а также расширение парков специализированных фитинговых платформ и дизель-генераторных контейнеров. В 2024 г. компания планирует взять в аренду до X тыс. фитинговых платформ.

Рисунок 79. Структура парка в собственности компании на 1.10.2024, %



Источник: данные компании

Рисунок 80. Структура парка в управлении компании на 1.10.2024, %



Источник: данные компании

### Динамика перевозок грузов

За 2023 год грузооборот компании сократился на X% до X т-км, а объем перевозок – на X% до X т. За 9 месяцев 2024 года грузооборот сократился на X% до X т-км, а объем перевозок – на X% до X т. За III квартал 2024 года грузооборот вырос на X% до X т-км, а объем перевозок вырос на X% до X т.

Объём контейнерных перевозок Евросиб в 2023 году вырос на X% и составил более X TEU. Такого результата удалось добиться за счет запуска новых сервисов, расширения клиентской базы и развития сотрудничества с действующими клиентами и партнерами. По итогам 2023 года "Евросиб" перевез более X тонн скоропортящихся грузов с постоянным поддержанием температурного режима, что составило X TEU: между крупнейшими транспортными узлами курсирует пять рефцепов компании. По итогам 2023 года Евросиб-Терминал-Новосибирск принял X контейнерных поездов с автомобилями Livan S6 PRO, Livan X6 PRO и Livan X3 PRO (от производителя Livan Automotive) и автомобилями CHERY TIGGO8 PRO MAX, OMODA C5, CHERY TIGGO8, EXEED VX, CHERY TIGGO7 PRO MAX (от производителя Chery Automobile). Всего принято и обработано 2200 автомобилей.

Рисунок 81. Динамика объема грузовых перевозок АО "Евросиб СПб-ТС" в 2016-2024 гг., млн тонн



Источник: данные компании

Рисунок 82. Динамика грузооборота АО "Евросиб СПб-ТС" в 2016-2024 гг., млрд т-км



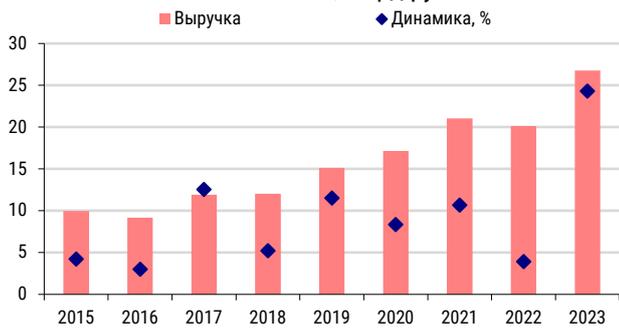
Источник: данные компании

В планах "Евросиба" на **2024 год** дальнейшее расширение мультимодальных сервисов, в том числе морских перевозок линией EUROSIB LINE из стран ЮВА, доставки автомобильной продукции из Китая в регионы ЦФО и СФО. Также планируется увеличивать обработки контейнерных поездов с автомобилями: подготовлена дополнительная площадка для временного хранения, позволяющая одновременно размещать до 500 автомобилей.

### Финансовые показатели

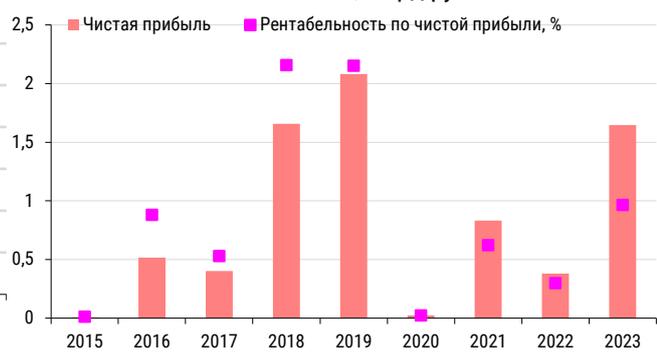
За 2023 год выручка компании увеличилась на X% до X руб., а чистая прибыль – в X раза до X руб. Рентабельность по чистой прибыли составила X%.

Рисунок 83. Динамика выручки компании в 2015-2024 гг., млрд руб.



Источник: данные компании

Рисунок 84. Динамика чистой прибыли компании в 2015-2023 гг., млрд руб.



Источник: данные отчетности по РСБУ

### Основные события

**В июне 2024 года** на Петербургском международном экономическом форуме Группа компаний Евросиб подписала следующие соглашения:

- соглашение о сотрудничестве с Правительством Архангельской области и СБЕРом, предусматривающее предусматривает подготовку и реализацию крупного инвестиционного проекта строительства нового глубоководного района морского порта Архангельск. Реализация проекта планируется на принципах государственно-частного партнерства. Основная цель будущего проекта – стратегическое развитие Архангельского транспортного узла.
- соглашение о стратегическом сотрудничестве с Газпромбанком, предусматривающее предусматривает совместную и взаимовыгодную работу по инвестиционным проектам в сфере транспортно-логистической инфраструктуры, в частности: поддержку инициативных проектов ГК «Евросиб» по созданию объектов ж/д, портовой, складской инфраструктуры и наращиванию парка подвижного состава.

**18 июня 2024 года** "Евросиб" отправил первый контейнерный поезд с погранперехода Тунцзян – Нижнеленинское, тем самым открыв новый сервис по доставке контейнерных грузов из Китая. Данный сервис будет осуществляться на регулярной основе. Время в пути – от 10 до 12 суток.

**В сентябре 2024 года** "Евросиб", "Газпромбанк", правительство Забайкальского края и "Забсиб-Логистика" заключили соглашение о сотрудничестве по созданию крупного транспортно-логистического центра в Забайкалье. В центре будут навалочный и контейнерный терминалы, железнодорожная инфраструктура и промышленный парк. ТЛЦ построят рядом со станцией Мациевская. Планируемый объем инвестиций – 28,4 млрд рублей. Проект реализуют по схеме государственно-частного партнерства. Универсальный хаб будет обрабатывать железнодорожные и автомобильные грузы. Также планируется построить терминал для сжиженных углеводородов.

## 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 2024 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.

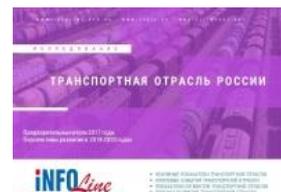
#### ▪ "Рынок грузового железнодорожного транспорта РФ. Итоги 2024 года"

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 "

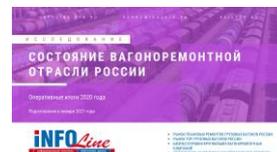
Оперативная оценка состояния и перспектив развития вагоноремонтной отрасли России. Описание ключевых тенденций; анализ и прогноз развития рынка ремонта грузовых вагонов России (в том числе по основным видам подвижного состава); формирование рейтинга вагоноремонтных заводов России. Бизнес-справки и аналитическая таблица по вагоноремонтным предприятиям, а также карта вагоноремонтных депо России.



Дата выхода:	<b>Июнь 2024</b>
Количество страниц:	<b>210</b>
Способ предоставления:	<b>Электронный/ Печатный</b>
Стоимость:	<b>150 000 руб.</b>



Дата выхода:	<b>Декабрь 2024</b>
Количество страниц:	<b>Более 300</b>
Способ предоставления:	<b>Электронный/ Печатный</b>
Стоимость:	<b>80 000 руб.</b>



Дата выхода:	<b>Апрель 2021 (обновление по запросу)</b>
Количество страниц:	<b>60</b>
Способ предоставления:	<b>Электронный/ Печатный</b>
Стоимость:	<b>100 000 руб.</b>

## 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"	Декабрь 2024 г.	60 000 руб.
База данных "900 крупнейших собственников и операторов подвижного состава России и стран ближнего зарубежья."	Декабрь 2024 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: [transport@infoline.spb.ru](mailto:transport@infoline.spb.ru)**

