

ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНОК ГРУЗОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

Итоги 2025 года

Прогноз до 2029 года

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

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

Содержание

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

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

Об исследовании "Рынок грузового железнодорожного транспорта России".

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

Ключевые параметры рынка: По итогам 2025 г. погрузка на сети РЖД сократилась на 5,6% до 1116 млн т, а перевозки – на 4,6% до 1247,3 млн т. В 2026 г. снижение погрузки и грузооборота продолжилось. В 2024-2026 гг. эффективность управления перевозочным процессом снижалась, что ярко выразилось в нарастании проблем у грузоотправителей при согласовании заявок ГУ-12 в связи с эффектом от интеграции ОАО "РЖД" в 2024 году динамической модели загрузки инфраструктуры (ДМЗИ) и суточного клиентского плана погрузки (СКПП), а также работы по нормированию заадресовки порожних вагонов под предъявляемый объем грузов.

По итогам 2025 года на долю ТОП-30 операторов подвижного состава приходится около 73,3% парка магистральных грузовых вагонов на сети "РЖД", причем доля ТОП-10 сократилась по сравнению с итогами 2024 года на 0,8 п.п. до 49,3%, а ТОП-3 – сократилась на 0,9 п.п. до 22,5%.

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 2025 г., прогноз до 2029 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 2025 года. Прогноз до 2029 года" 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 (2014-2025 гг.) железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного транспорта.

Второй раздел представляет собой подробный анализ основных тенденций развития железнодорожной отрасли в 2014-2025 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 2029 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 2025 года.

Основные параметры, по которым формировался итоговый рейтинг компаний:

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

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

Бизнес-справки представлены по следующим компаниям:

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

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

Раздел I. Макроэкономические показатели развития транспорта в России

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

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

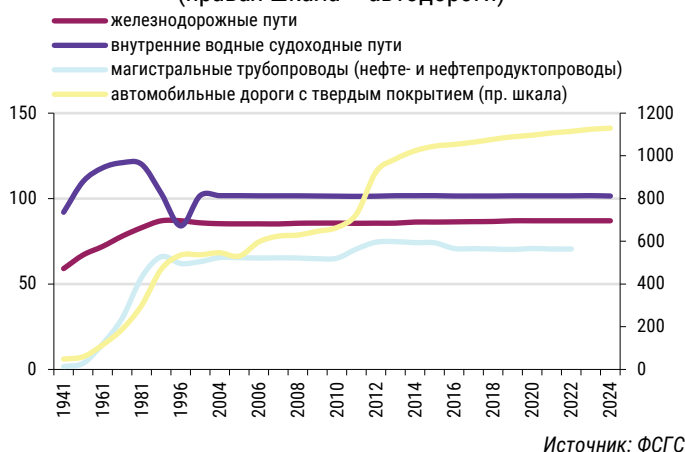
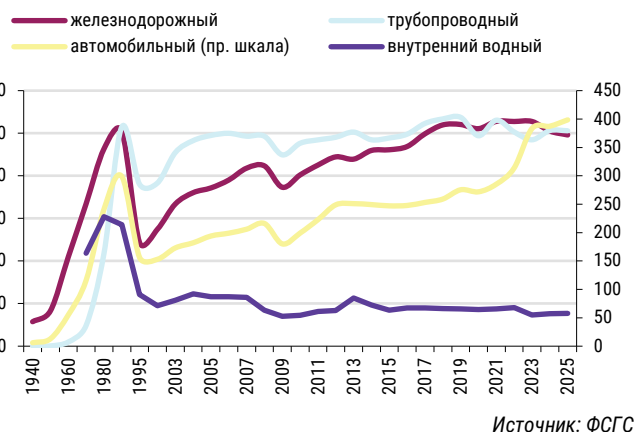
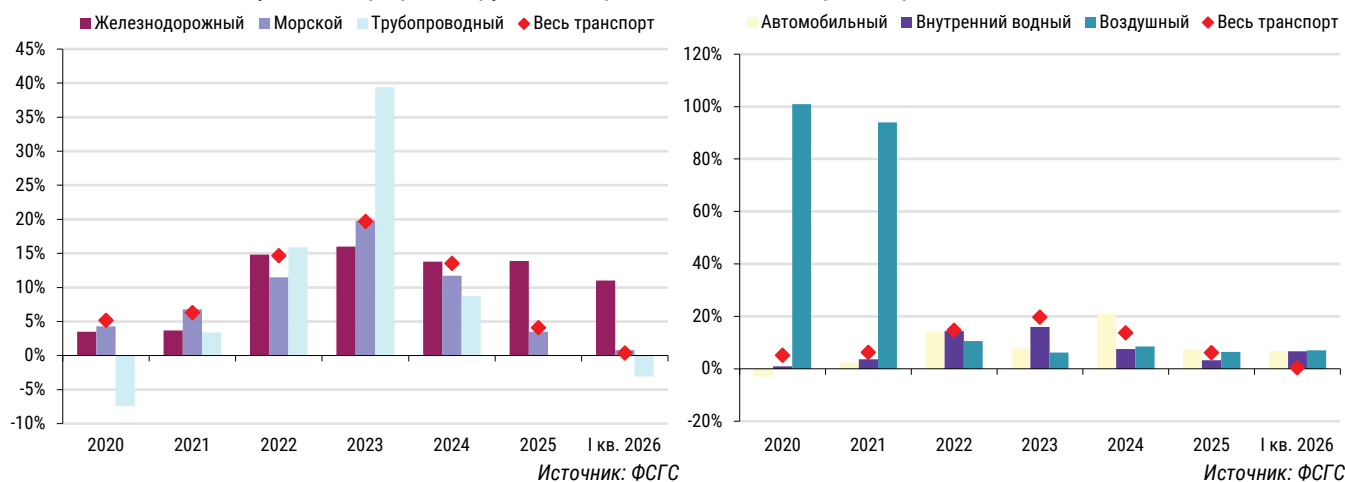


Рисунок 2. Грузооборот транспорта, млрд т-км, (правая шкала – автомобильный и водный транспорт)



С 1 декабря 2025 г. произведена индексация тарифа ОАО "РЖД" на X%, а, кроме того, с 1 января 2026 г. проиндексированы тарифы на контейнерные перевозки (кроме термических контейнеров) и продлено действие индекса X на перевозки порожних вагонов (полувагонов, платформ и крытых вагонов). С 1 марта 2026 г. до 28 февраля 2027 г. введена дополнительная надбавка в размере X % для компенсации расходов на транспортную безопасность. С 1 октября 2026 г. возможен очередной этап повышения тарифа.

Рисунок 3. Тарифы на грузовые перевозки по видам транспорта в 2020-2026 гг., %



За I кв. 2026 года средняя величина тарифа по всем видам транспорта, по данным ФСГС, увеличилась на X%. Наибольший рост на железнодорожном транспорте – на X%, также зафиксировано увеличение тарифов автомобильного транспорта – на X%, воздушного транспорта – на X%.

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

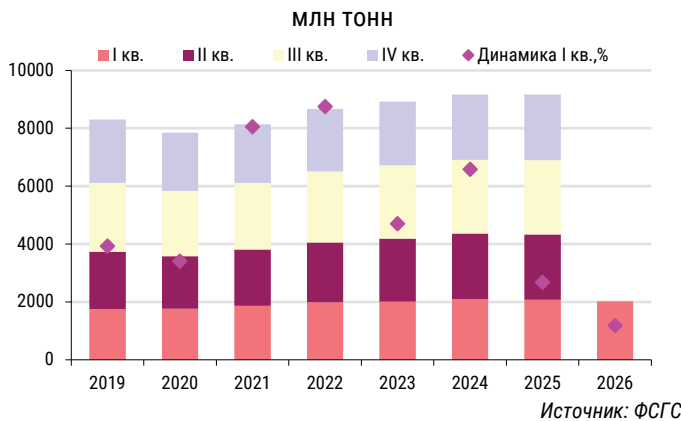
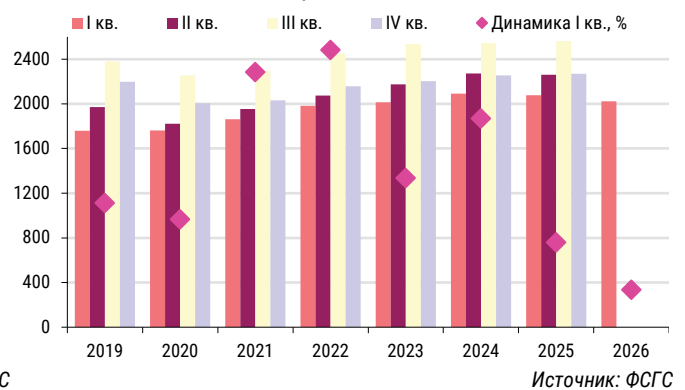
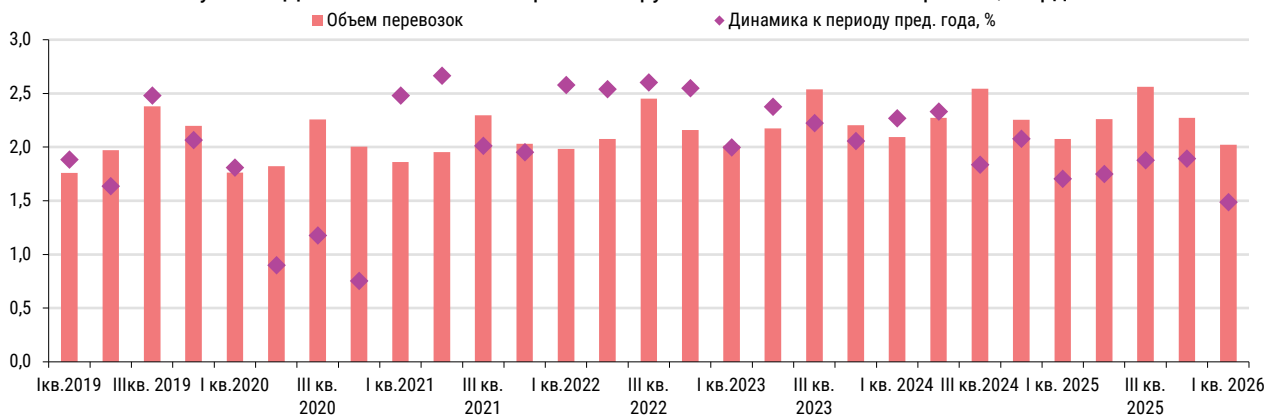


Рисунок 5. Динамика объемов перевозок грузов в России в I–IV кварталах, млн тонн



По итогам I кв. 2026 г. объем перевозок грузов сократился на X% и составил X т.

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



В 2025 году перевозки железнодорожным транспортом сократились на X%, а их доля в общем объеме перевозок – на X п.п. Объем перевозок автомобильным транспортом увеличился на X%, а его доля в общем объеме выросла на X п.п. Росту объемов автомобильных грузоперевозок способствует запуск новых автомобильных дорог, в том числе платных, а также модернизация пунктов пропуска через государственную границу.

Рисунок 7. Динамика объемов перевозок грузов по видам транспорта в России в 2015–2025 гг., млрд тонн

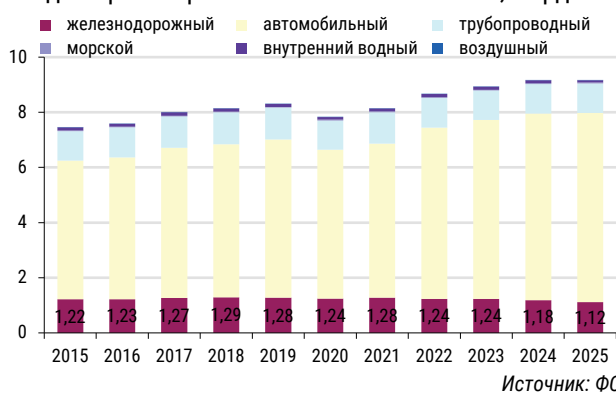
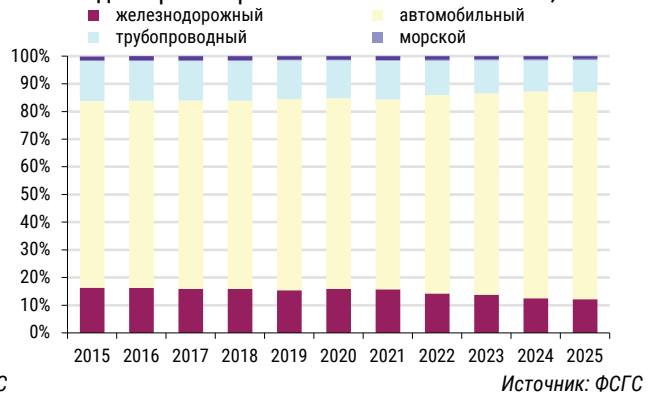
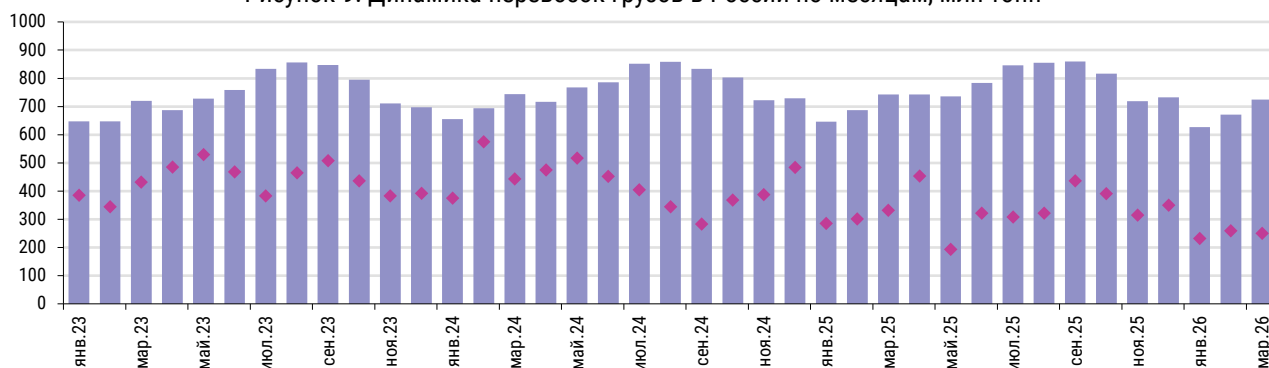


Рисунок 8. Структура объемов перевозок грузов по видам транспорта в России в 2015–2025 гг., %



В марте 2026 г. объем перевозок сократился на X% до X т.

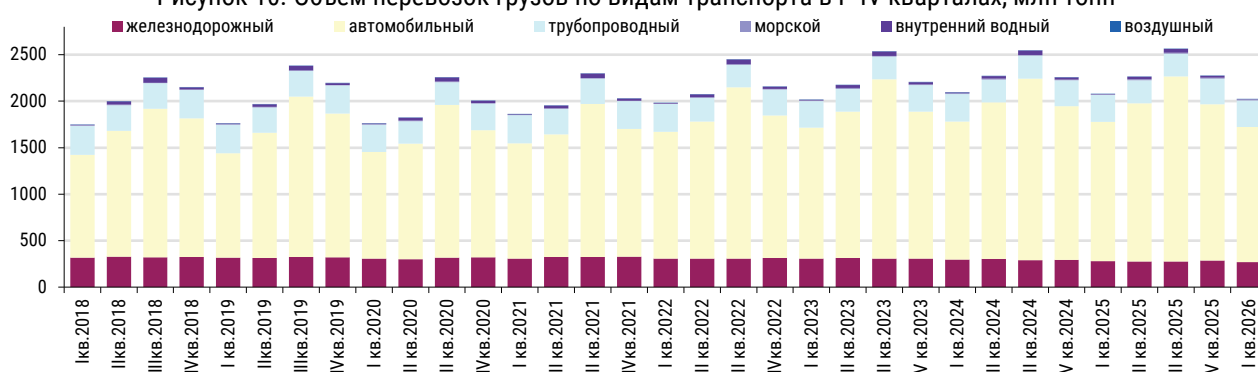
Рисунок 9. Динамика перевозок грузов в России по месяцам, млн тонн



Источник: ФСГС

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

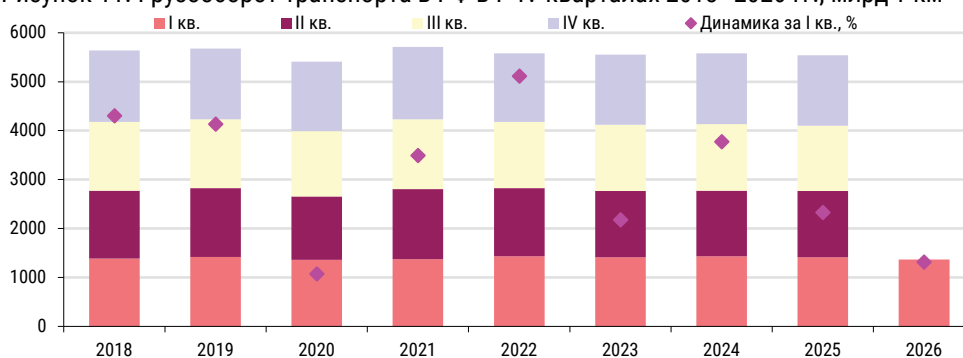
Рисунок 10. Объем перевозок грузов по видам транспорта в I–IV кварталах, млн тонн



Источник: ФСГС

Грузооборот транспорта в 2025 г. сократился на X% до X т-км.

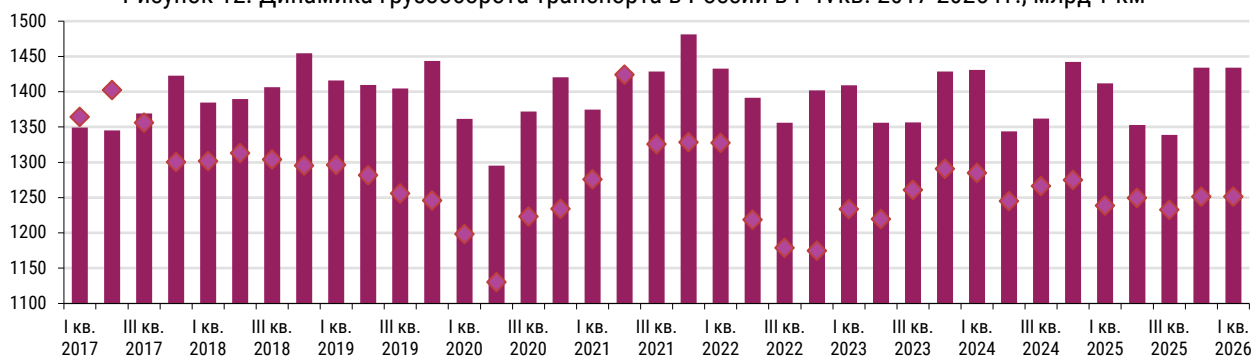
Рисунок 11. Грузооборот транспорта в РФ в I–IV кварталах 2018–2026 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

Грузооборот транспорта за I кв. 2026 г. сократился на X% до X т-км, а по сравнению с IV кв. 2025 г. – на X%.

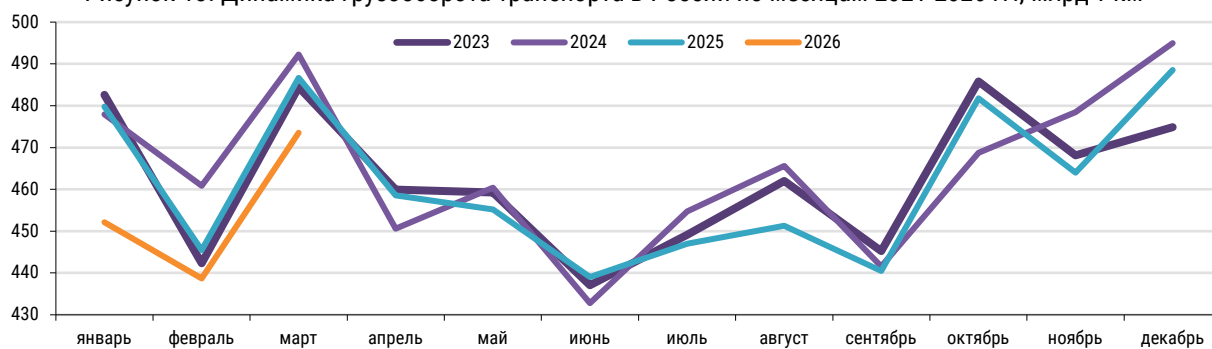
Рисунок 12. Динамика грузооборота транспорта в России в I–IV кв. 2017–2025 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

В 2025 г. грузооборот железнодорожного транспорта сократился на X%, а его доля в структуре снизилась на X п.п.

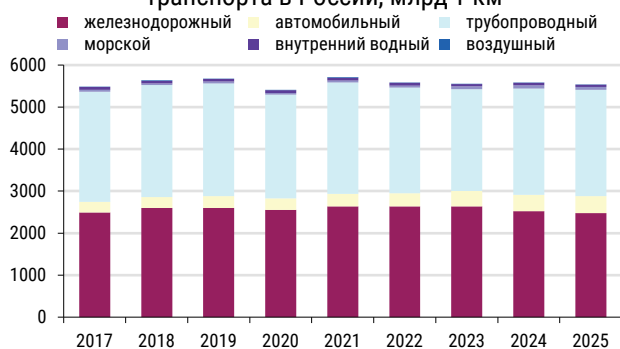
Рисунок 13. Динамика грузооборота транспорта в России по месяцам 2021-2026 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

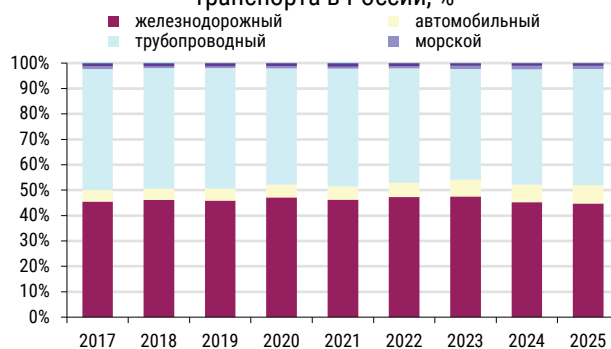
Грузооборот автотранспорта вырос на X% с увеличением доли на X п.п.

Рисунок 14. Динамика грузооборота по видам транспорта в России, млрд т-км



Источник: ФСГС

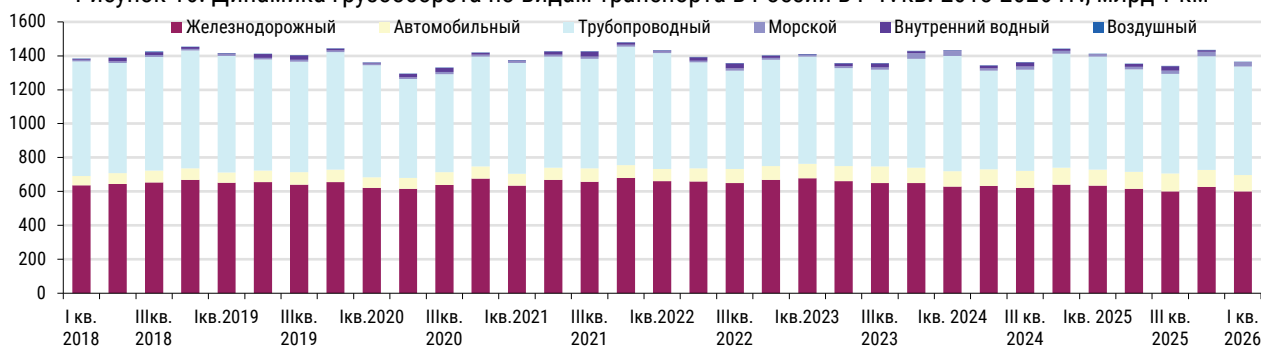
Рисунок 15. Структура грузооборота по видам транспорта в России, %



Источник: ФСГС

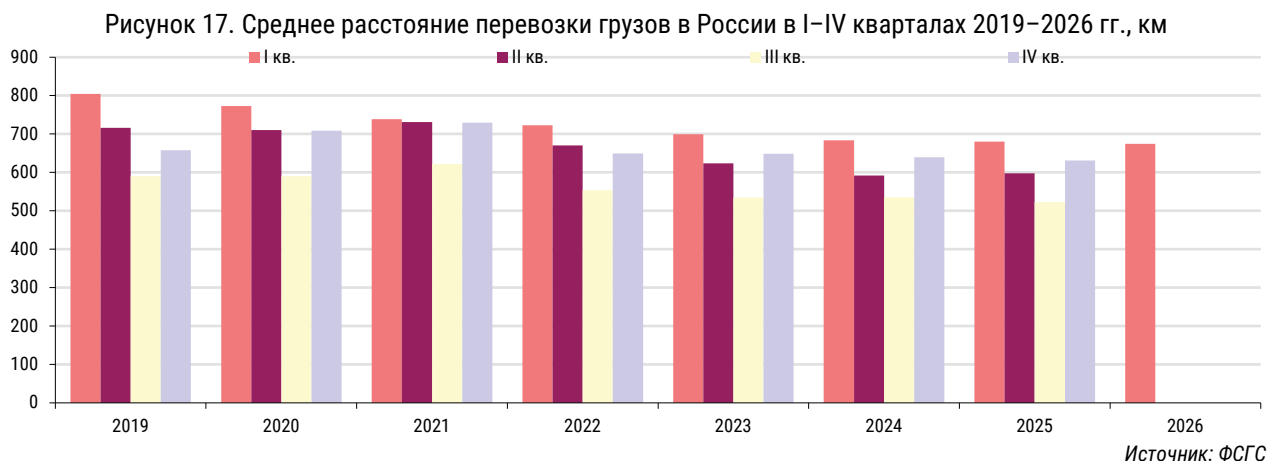
В 2023-2025 гг. грузоотправители переориентировались с железнодорожного транспорта на автомобильный. В 2024 и 2025 году тренд автомобилизации перевозок ускорился: грузоотправители переходят на автотранспорт из-за большей гибкости и скорости, снижения ставок на автомобильные перевозки (во II пол. 2024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

Рисунок 16. Динамика грузооборота по видам транспорта в России в I–IV кв. 2018-2026 гг., млрд т-км



Источник: ФСГС

Среднее расстояние перевозок в I кв. 2026 года сократилось на X%, а по сравнению с IV кв. 2025 г. — на X%.



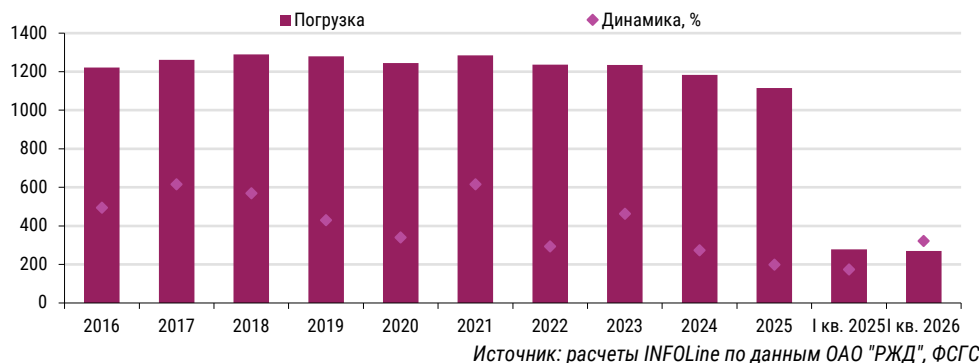
Демонстрационная версия. В разделе представлена структура и динамика показателей объема грузоперевозок, грузооборота и средней дальности перевозок грузов всеми видами транспорта в 2017-2025 гг. и I квартала 2026 г.

Раздел II. Состояние и показатели железнодорожного транспорта России¹

2.1 Основные показатели железнодорожного транспорта

По данным ОАО "РЖД", погрузка в 2025 г. снизилась на X% до X т, в I кв. 2026 г. погрузка сократилась на X% до X т.

Рисунок 18. Погрузка на железнодорожном транспорте в 2016-2026 гг., млн т



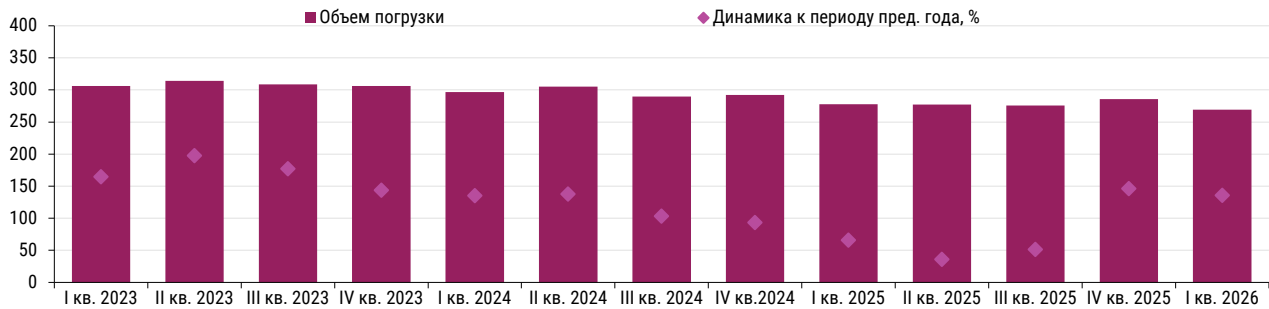
За январь-май 2026 г. сократилась на X% до X т. Погрузка по группам грузов, по данным ОАО "РЖД", составила:

- каменного угля – X тонн (+X% к показателю января – мая 2025 года);
- кокса – 3,8 млн тонн (-X%);
- нефти и нефтепродуктов – X тонн (-X%);
- руды железной и марганцевой – X тонн (-X%);

В I пол. 2026 г. ожидается сокращение отправок по сети ОАО "РЖД", а во II пол. ОАО "РЖД" ожидает, что ситуация начнет улучшаться. Исходя из действующих и прогнозируемых внешних и внутренних факторов в 2026 г. погрузка продолжит снижаться по сравнению с 2025 годом. Основное влияние на показатели погрузки в целом оказывает снижение объема предъявления массовых грузов из-за спада активности в ряде отраслей.

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

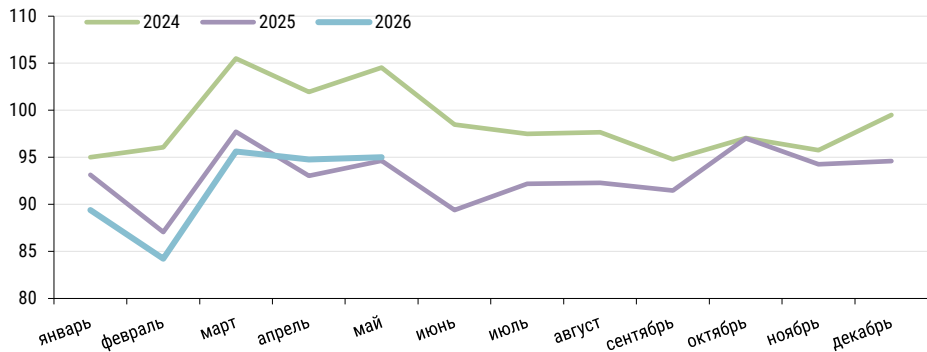
Рисунок 19. Погрузка на железнодорожном транспорте России в 2023-2026 гг., млн тонн



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

В I кв. 2026 г., по данным ФСГС, погрузка сократилась на X% до X т.

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



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

В 2026 г. снижение погрузки продолжилось: по оценкам ОАО "РЖД", основное влияние на показатели погрузки оказывает снижение объема предъявления массовых грузов из-за спада активности в ряде отраслей, прежде всего угольной, металлургии и строительной. При этом в условиях хорошей рыночной конъюнктуры продолжается рост объемов вывоза зерна урожая 2025 года и удобрений. Кроме того, стабильно растут экспортные перевозки грузов в восточном направлении – на X%, до X т в январе-феврале, в том числе удобрений (+X%), железной руды (+X%) и зерна (+X%).

Таблица 21. Погрузка основных видов грузов на железнодорожном транспорте в 2024-2026 гг., млн тонн

Показатель	Окт. 2024	Ноя. 2024	Дек. 2024	Янв. 2025	Фев. 2025	Март 2025	Апр. 2025	Май 2025	Июнь 2025	Июль 2025	Авг. 2025	Сент. 2025	Окт. 2025	Ноя. 2025	Дек. 2025	Янв. 2026	Фев. 2026	Март 2026	2026 к 2025
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
руда железная	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
черные металлы	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
цемент	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
хим. и минеральные удобрения	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Всего	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

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

Грузооборот и объем перевозок² железнодорожным транспортом

Грузооборот на сети ОАО "РЖД" в 2025 г. сократился на X% до X т-км, а объем перевозок – на X% до X т. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии, по данным ОАО "РЖД", сократился на X% до X т-км.

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

Рисунок 22. Грузооборот железнодорожного транспорта России в 2017-2025 гг., млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ОАО "РЖД"

Рисунок 23. Перевозки грузов железнодорожным транспортом России в 2017-2025 гг., млн т



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Грузооборот в I кв. 2026 г. снизился на X% до X т-км (в марте зафиксирован рост на X%), а с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – также на X% до X т-км.

Рисунок 24. Грузооборот железнодорожного транспорта в I квартале 2018-2026 гг., млрд. т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 25. Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом в I квартале 2018-2026 гг., млн т



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД" и ФСГС"

В январе 2025 года ОАО "РЖД" и Кемеровская область заключили соглашение о вывозе угля на 2025 год. Для увеличения эффективности использования инфраструктуры Восточного полигона документ предусматривает со II кв. 2025 года полный переход на использование для погрузки угля инновационного подвижного состава повышенной грузоподъемности. В 2026 г. власти Кузбасса настаивали на заключении соглашения с ОАО "РЖД" о вывозе 60 млн т угля из региона на экспорт в восточном направлении. Предложение поддержал президент Владимир Путин, однако ОАО "РЖД" выступало против. В феврале 2026 года стало известно, что Правительство Кузбасса заключило соглашение с ОАО "РЖД" о вывозе 55 млн т угля в 2026 г. в восточном направлении. При необходимости договоренность позволит увеличить квоту еще на 5 миллионов тонн. Также ОАО "РЖД" обязуется полностью закрыть потребность региона в использовании вагонов повышенной грузоподъемности для вывоза угля.

Ниже сравнительная таблица квот на вывоз угля на 2023-2026 годы.

Таблица 26. Квоты на вывоз угля в направлении Восточного полигона.

Квота на вывоз угля	2023	2024	2025	2026
Всего, млн тонн	Около 95	Около 100	54,1	55
Кемеровская область	53,1	54,1	54,1	55
Республика Саха (Якутия)	26,0	26,3	-	-
Республика Бурятия	8,1	8,5	-	-
Республика Хакасия	6,1	6,5	-	-
Иркутская область	1,5	3,3	-	-
Республика Тыва	0,4	0,65	-	-

Источник: INFOLine по данным СММ

ОАО "РЖД" подсчитало, что в 2025 г. не предъявлено к погрузке X т каменного угля (из них X т – на экспорт), а резерв пропускной способности использовался для других грузов частично.

В I кв. 2026 года положительную динамику продемонстрировал грузооборот удобрений – он увеличился на X% до X т-км.

Рисунок 27. Динамика грузооборота ж/д транспорта в России в I кв. 2018-2026 гг., млрд. т-км

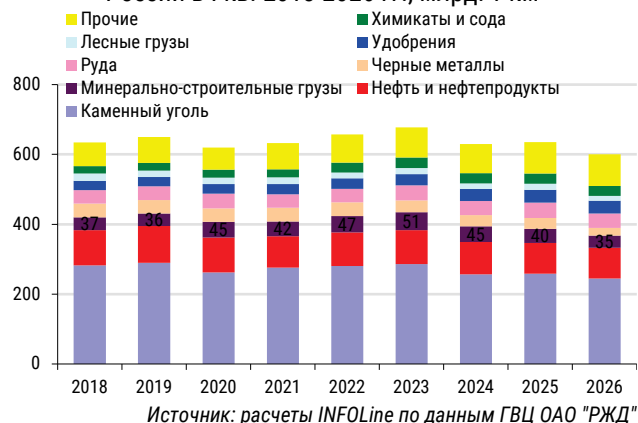
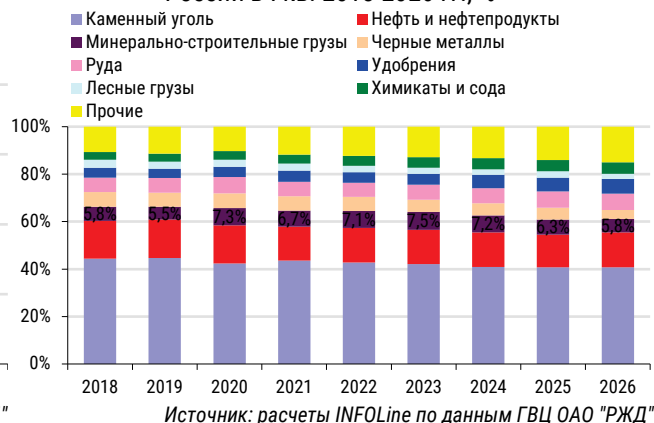
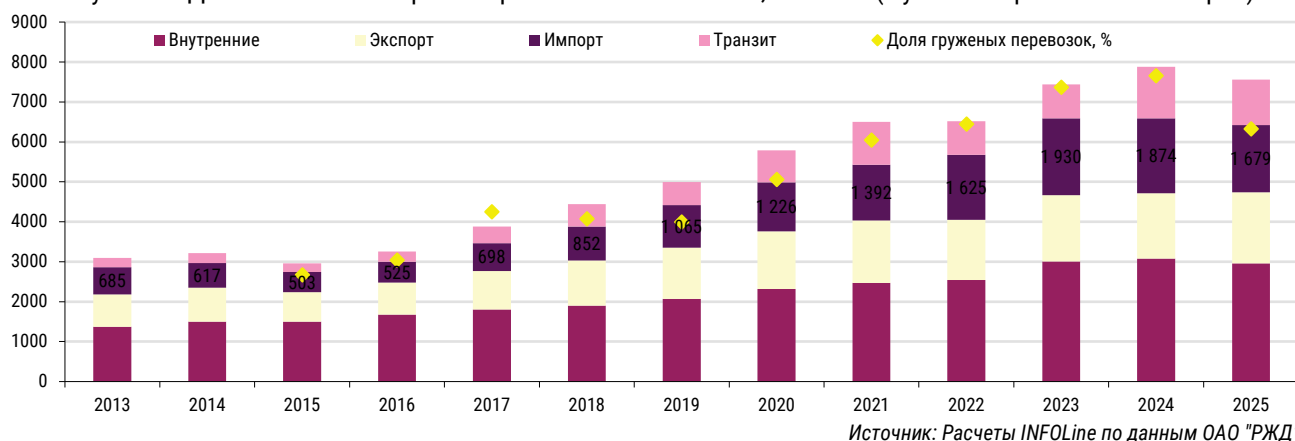


Рисунок 28. Структура грузооборота ж/д транспорта в России в I кв. 2018-2026 гг., %



В 2025 году по сети ОАО "РЖД" во всех видах сообщения перевезено X грузевых и порожних контейнеров TEU, что на X% меньше, чем за 2024 год. В том числе во внутреннем сообщении отправлено X TEU (-X%). Количество грузевых контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, сократилось на X% до X TEU (перевезено X т грузов, зафиксировано снижение на 3,2%). В апреле 2026 г. замглавы ОАО "РЖД" Ирина Магнущевская рассказала, что прогноз по контейнерным перевозкам на 2026 г. – более X ДФЭ.

Рисунок 29. Динамика контейнерных перевозок в 2013-2025 гг., тыс. TEU (с учетом порожних контейнеров)



В январе-апреле 2026 г. по сети ОАО "РЖД" во всех видах сообщения перевезено X грузевых и порожних контейнеров TEU (рост на X%). Во внутреннем сообщении отправлено X TEU (-X%), в импортном – X TEU (+1 X%). Количество грузевых контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, X TEU (+X%).

В 2025 г. операторы фитинговых платформ столкнулись с проблемами обеспечения загрузки с Дальнего Востока в связи с усилением конкуренции с полувагонами, в которых активно осуществлялись отправки контейнеров.

Таблица 1. Объем перевозок грузов по железной дороге в I–IV кварталах 2022-2026 гг., млн тонн

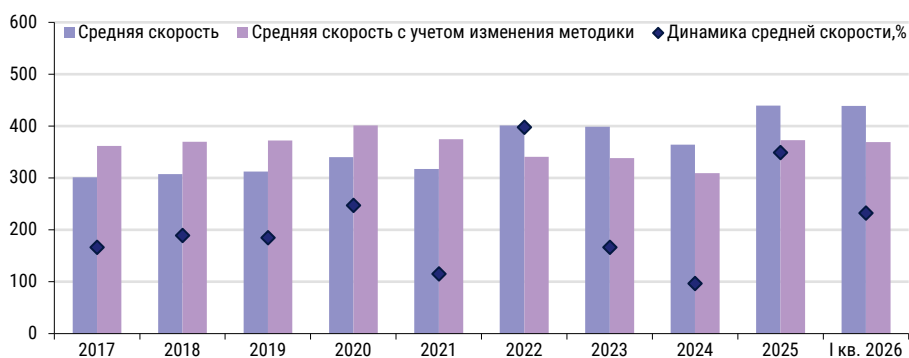
Вид груза	II кв. 2022	III кв. 2022	IV кв. 2022	I кв. 2023	II кв. 2023	III кв. 2023	IV кв. 2023	I кв. 2024	II кв. 2024	III кв. 2024	IV кв. 2024	I кв. 2025	II кв. 2025	III кв. 2025	IV кв. 2025	I кв. 2026	I кв. 2026 к I кв. 2025
Каменный уголь	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Нефть и нефтепродукты	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Строительные грузы	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Всего	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

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

2.2 Скорость и надежность доставки грузов железнодорожным транспортом

По итогам 2025 года средняя скорость доставки одной отправки увеличилась на 20,7% и составила 439,4 км/сут. С января 2024 года поэтапно включен новый вид логистических контролей в АС ЭТРАН, подразумевающий интеграцию ДМЗИ с суточным клиентским планом погрузки (СКПП). Это ограничило вывоз с путей необщего пользования грузов, отправляемых небольшими партиями, одиночных вагонов и их групп, заадресованных на разные станции. Как следствие, произошло увеличение простоев груженых вагонов на путях необщего пользования и ограничения подачи порожнего подвижного состава под погрузку. За I кв. 2026 г. средняя скорость доставки одной отправки увеличилась на X% до X км/сут.

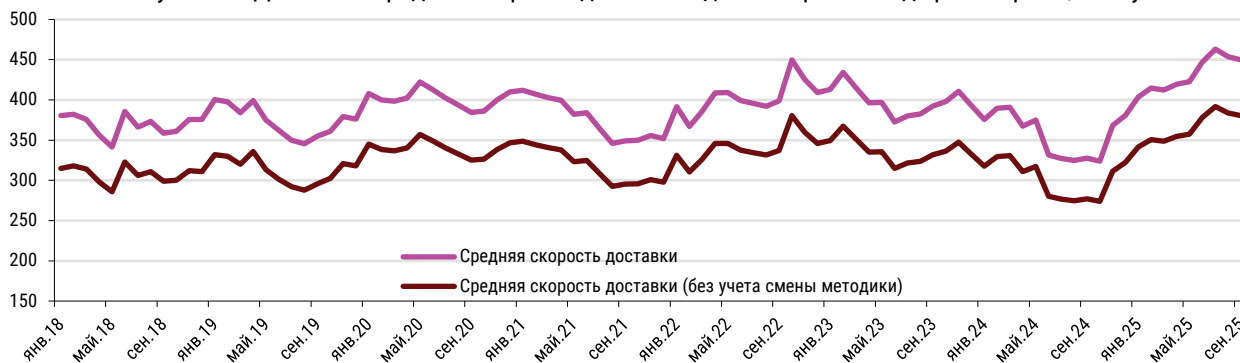
Рисунок 30. Динамика средней скорости доставки одной отправки на сети ОАО "РЖД" в 2017-2026 гг., км/сут.



Источник: ОАО "РЖД", расчеты INFOLine

На графике показана динамика средней скорости доставки отправки с учетом изменения методики³, а также оценки для неизменной методики.

Рисунок 31. Динамика средней скорости доставки одной отправки ж/д транспортом, км/сут.



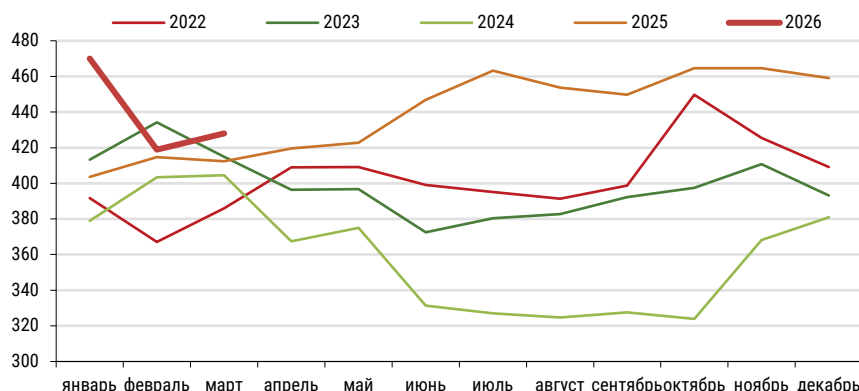
Источник: ОАО "РЖД", расчеты INFOLine

В 2025 г. некоторые технологические KPI ОАО "РЖД" улучшились (участковая и техническая скорости, простои на промежуточных станциях), но оборот вагона в целом растет, а грузовладельцы испытывают дефицит порожних вагонов и вынуждены снижать погрузку. Кроме того, из-за избыточного накопления груженого парка на инфраструктуре необщего пользования и сложностей с согласованием отправки, простой под грузовыми операциями (погрузка и выгрузка) продолжает увеличиваться.

В марте 2026 г. средняя скорость доставки одной отправки увеличилась на X% до X км/сут.

³ 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).

Рисунок 32. Динамика средней скорости доставки одной отправки ж/д транспортом в России в 2022-2026 гг., км/сут.



Источник: ОАО "РЖД"

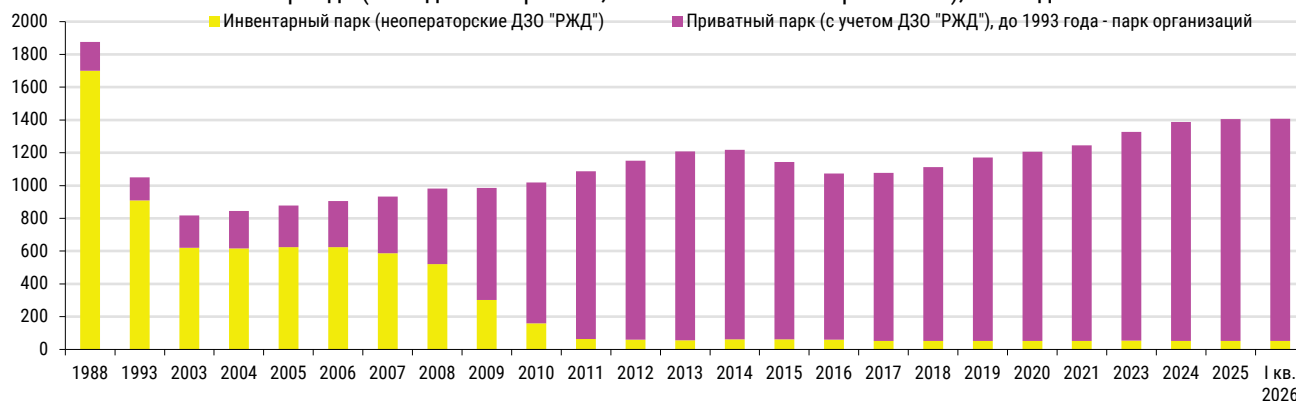
Демонстрационная версия. В разделе представлена информация о скорости и надежности доставки грузов ж/д транспортом в 2020-2026 гг и I квартале 2026 г.

2.3 Состояние парка железнодорожного подвижного состава

Динамика парка, закупок и списания подвижного состава

За I кв. 2026 г. общий парк подвижного состава РФ увеличился на 3,1 тыс. ед. и составил X ед.

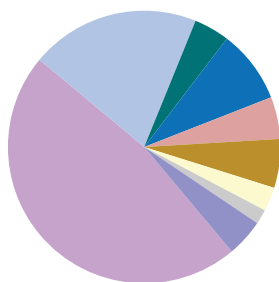
Рисунок 33. Динамика парка подвижного состава в СССР в 1988 и в России в 1993-2026 гг., тыс. единиц на конец периода (по годам – перепись, 2013-2026 гг. – номерная база), тыс. ед.



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

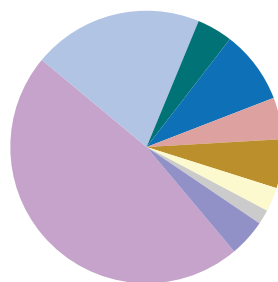
По итогам I кв. 2026 г. доля полувагонов в структуре российского парка сократилась на X п.п., доля крытых вагонов, минераловозов, зерновозов и фитинговых платформ не изменилась. Доля цистерн увеличилась на X п.п.

Рисунок 34. Структура парка подвижного состава по видам на 1.01.2026, %



Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 35. Структура парка подвижного состава по видам на 1.04.2026, %

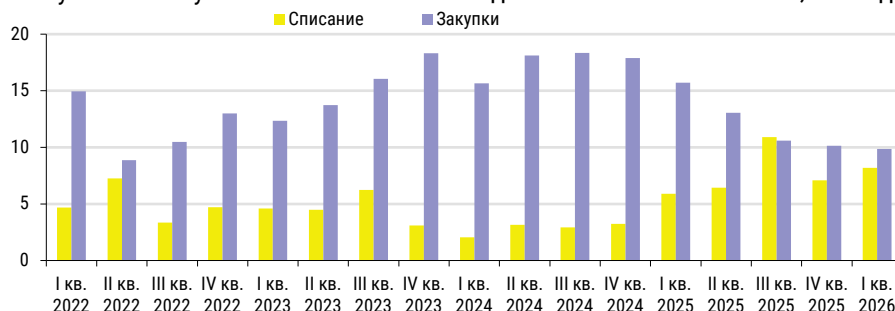


Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

В I кв. 2026 г. закупки грузовых вагонов сократились на X% до X (около X типовых – сокращение на X% и около X инновационных – на X%). Закупки полувагонов сократились на X% до X ед., цистерн – на X% до X ед. Закупки крытых вагонов выросли в X раза до X ед. Крупнейшие покупатели новых грузовых вагонов в I кв. 2026 г.:

- АО "ТалТЭК Транс" – X полувагонов и X крытых вагонов;
- ООО "Урал Логистика" – X цистерн;
- ООО "ППО" – X полувагонов и X хопперов;
- ООО "Трансойл" – X цистерн.

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

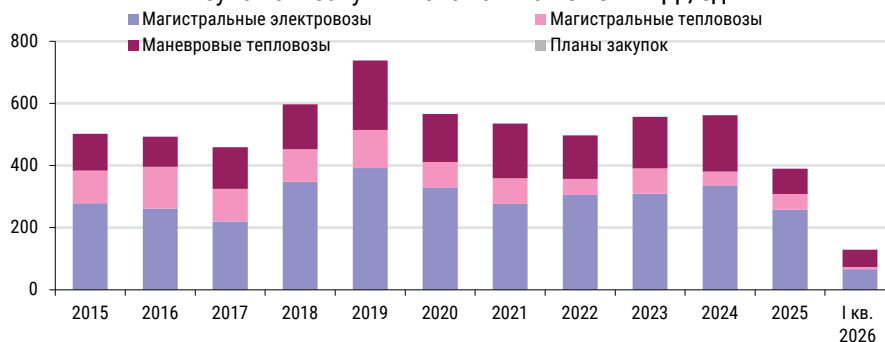


Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

В 2025 г. ОАО "РЖД" было закуплено X новых локомотивов (сокращение на 29% к 2024 г.): X электровозов и X тепловоз. Большая часть направлена в эксплуатационные депо Сибири и Дальнего Востока, а также северо-западной части страны. На сеть железных дорог поступило X новых грузовых локомотива ЭС5К "Ермак" в двух-, трех- и четырехсекционном исполнении, также X машины 2ЭС6 и 3ЭС6 "Синара" и один 3ЭС8 "Малахит". Для вождения пассажирских поездов были закуплены X электровоза ЭП1М, X – ЭП2К и X тепловозов ТЭП70БС. Также компания приобрела X магистральный грузовой тепловоз серий 3ТЭ28 и 2ТЭ25КМ и X маневровый ТЭМ18ДМ. В 2026 г. ОАО "РЖД" направит на приобретение подвижного состава X руб., включая закупку до X локомотивов и до X пассажирских вагонов.

По итогам I кв. 2026 г. ОАО "РЖД" приобрело X новых локомотивов, в том числе X электровозов и X тепловоза. Половина объема поставок грузовых локомотивов пришлось на эксплуатационные депо железных дорог Восточного полигона. Так, 22 электровоза "Ермак" 3ЭС5К поступили в депо Боготол в Красноярском крае, X магистральных тепловозов 2ТЭ25КМ – в Комсомольск-на-Амуре, а X тепловозов 3ТЭ28 и X маневровых тепловозов ТЭМ18ДМ получили приписку на БАМе, в депо Тынды. Ещё 5 машин ТЭМ18ДМ поступили в Читу. Для вождения пассажирских поездов на железные дороги европейской части страны отправились 4 электровоза ЭП1М и 2 тепловоза ТЭП70БС.

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



Источник: расчеты INFOLine по данным ОАО "РЖД"

По итогам I кв. 2026 года общее количество грузовых магистральных локомотивов составило X ед., из которых, по состоянию на март 2026 года, в эксплуатации около X ед. (X%).

2.4 Описание бизнеса холдинга "Российские железные дороги"



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

История развития

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.

2009-2010 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".

Март 2026 г. – переназначен на должность на 5-летний срок.

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 – участников проекта.

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

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

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

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

В феврале 2026 года ОАО "РЖД" обновили стратегические документы в области инновационного развития и управления интеллектуальной собственностью до 2030 года.



Основное внимание в комплексной программе инновационного развития уделено развитию ключевых инноваций на ближайшие 5 лет:

- высокоскоростных поездов и технических решений для ВСМ – контактной сети, стрелочных переводов и искусственных сооружений;
- поездов на альтернативных видах топлива, включая водород;
- клиентских сервисов для обеспечения бесшовных перевозок.

По состоянию на март 2026 г. ведется проработка возможности продажи 49% АО "ФГК" с сохранением контрольного управляющего пакета 51% за ОАО "РЖД".

Состав правления

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

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

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

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

В июне 2026 г. стало известно, что Владимир Пястолов назначен заместителем генерального директора ОАО "РЖД" – начальником Департамента безопасности движения. Заместителем гендиректора ОАО "РЖД" – начальником Дирекции тяги стал Евгений Ларин.

По состоянию на июнь 2026 года в состав правления ОАО "РЖД" входят:

- Белозёров Олег Валентинович, генеральный директор – председатель правления ОАО "РЖД"
- Кобзев Сергей Алексеевич, первый заместитель генерального директора (общее руководство производственно-хозяйственной деятельностью компании)
- Михайлов Вадим Валерьевич, первый заместитель генерального директора (вопросы стратегического планирования и развития)
- Павлов Сергей Алексеевич, первый заместитель генерального директора (вопросы развития зарубежного бизнеса и международной деятельности)
- Бакеркин Юрий Юрьевич, заместитель генерального директора (инвестиционная деятельность)
- Ларин Евгений Викторович, заместитель генерального директора – начальник Дирекции тяги (вопросы локомотивного хозяйства)
- Глазков Михаил Олегович, заместитель генерального директора – начальник Центральной дирекции управления движением (вопросы управления перевозочным процессом)
- Гнедкова Ольга Эдуардовна, заместитель генерального директора (вопросы экономики и финансов)
- Павловский Вячеслав Альфредович, заместитель генерального директора (вопросы международных связей и внешнеэкономической деятельности компании)
- Колесников Иван Николаевич, заместитель генерального директора (вопросы пассажирского комплекса)
- Магнушевская Ирина Геннадьевна, заместитель генерального директора – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания (вопросы коммерческой деятельности в области грузовых перевозок)
- Кривошеева Екатерина Геннадьевна, заместитель генерального директора (вопросы управления активами и имущественным комплексом)
- Федосеев Николай Владимирович, заместитель генерального директора (вопросы режима и корпоративной безопасности)
- Фролов Василий Федорович, заместитель генерального директора – начальник Дирекции развития железных дорог Восточного полигона (вопросы развития Восточного полигона)

- Чабунин Анатолий Михайлович, заместитель генерального директора – директор по внутреннему контролю и аудиту (вопросы внутреннего контроля и внутреннего аудита)
- Чаркин Евгений Игоревич, заместитель генерального директора (вопросы цифровой трансформации и информационных технологий)
- Пястолов Владимир Геннадьевич, заместитель генерального директора – начальник Департамента безопасности движения (вопросы безопасности движения)
- Саратов Сергей Юрьевич, заместитель генерального директора (вопросы управления персоналом, социального развития)
- Шевцов Евгений Александрович, заместитель генерального директора – начальник Центральной дирекции инфраструктуры
- Чернышева Олеся Петровна, главный бухгалтер
- Гапонько Владимир Викторович, директор ОАО "РЖД" по операционной эффективности – начальник Департамента экономики
- Бынков Вадим Иванович, начальник Правового департамента
- Танаев Валерий Фаритович, заместитель генерального директора – главный инженер

Состав Совета Директоров

4 марта 2026 г. Правительство РФ распоряжением №419-р выдвинуло в состав совета директоров ОАО "РЖД" 13 человек. Кроме действовавших членов совета директоров, был выдвинут министр транспорта Андрей Никитин.

Представители РФ

- 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 РФ, 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"
- Цивилев Сергей Евгеньевич, Министр энергетики РФ, член совета директоров ОАО "РЖД"
- Шадаев Максуд Игоревич Министр цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ, член совета директоров ОАО "РЖД";
- Андрей Никитин, Министр транспорта РФ

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".
- Чупшева Светлана Витальевна, генеральный директор АНО "Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов", 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 26.11.2025 уставный капитал ОАО "РЖД" составляет 3 448,265003 млрд рублей и разделен на 2 726 123 714 обыкновенных акции номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая, 150 000 000 привилегированных акции номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая, 250 000 000

привилегированных акции типа А номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая, 105 141 289 привилегированных акции типа Б номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая и 217 000 000 привилегированных акции типа В номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая.

В феврале 2026 г. пресс-служба компания сообщила, что ОАО "РЖД" успешно реализовало первый выпуск юаневых облигаций на российском рынке. Объем выпуска составил 4 млрд юаней, срок – 3 года 7 месяцев. Ставка ежемесячного купона была дважды снижена с первоначального уровня 8% и составляет 7,60 % годовых.

Инвестиционная деятельность

В декабре 2024 года совет директоров ОАО "РЖД" утвердил инвестиционную программу на 2025 год. Ее объем должен был составить 890,9 млрд руб. В феврале 2025 года Олег Белозеров уточнил, что объем инвестпрограммы превысит 900 млрд руб. благодаря остаткам средств на конец 2024 г. В июне 2025 г. было подтверждено, что объем инвестиционной программы ОАО "РЖД" на 2025 год снижен до 880 млрд руб. При этом годовой лимит финансирования на реализацию некоторых инфраструктурных проектов по состоянию на июнь уже был исчерпан. Средства были перераспределены в пользу поддерживающих работ (ремонт пути, связь), а капитальные вложения в новое строительство сокращены. В феврале 2026 г. Олег Белозеров в ходе итогового заседания правления сообщил, что реализация инвестпрограммы ОАО "РЖД" в 2025 г. составила более 860 млрд руб.

В 2025 г. на сети ОАО "РЖД" было отремонтировано свыше 4,2 тыс. км пути. В ходе ремонтных работ было заменено свыше 1,6 тыс. стрелочных переводов, обновлено более 520 км контактной сети. На сеть железных дорог поступило свыше 60 новых машин, в том числе 2 путеукладочных крана, 2 рельсоукладочных комплекса, 1 выправочная машина, 8 путеремонтных летучек, а также 6 снегоочистительных и 6 снегоуборочных машин.

29 декабря 2025 г. совет директоров ОАО "РЖД" утвердил инвестиционную программу и финансовый план на 2026 г. Инвестиционная программа определена на уровне 713,6 млрд руб., из которых на поддержание основных фондов и обеспечение безопасности перевозок предусмотрено 531,4 млрд руб., в т. ч. 288 млрд руб. – на проведение капитальных ремонтов инфраструктуры и подвижного состава. На приобретение подвижного состава будет выделено 161,7 млрд руб., включая закупку до 400 локомотивов. На реализацию проекта ВСМ предусмотрено 120 млрд руб., а также 62,2 млрд руб. – на проекты по развитию магистральной инфраструктуры. В марте 2026 г. глава ОАО "РЖД" Олег Белозеров сообщил, что инвестиции в Восточный полигон составляют 33,8 млрд руб.

Финансовые показатели

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

Таблица 2. Финансовые показатели ОАО "РЖД" по МСФО в 2014-2025 гг., млрд руб. (согласно консолидированной отчетности)

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

Источник: данные компании

В феврале 2026 г. глава ОАО "РЖД" Олег Белозеров сообщил, что показатель EBITDA вырос на X% до X руб. Основной задачей на 2026 год Белозеров назвал повышение операционной эффективности, которое будет обеспечено соответствующей погрузкой.

В 2025 г. доходы ОАО "РЖД" по РСБУ выросли на X% до X руб., в т. ч. доходы холдинга от грузовых перевозок составили X руб. (+X% к 2024 г.), за услуги инфраструктуры - X руб. (+X%), от дальних пассажирских перевозок - X руб. (+X%), от пригородных пассажирских перевозок - X руб. (+X%), за ремонт подвижного состава

- X руб. (+X%). Показатель EBITDA выполнен на уровне 984,2 млрд руб. (+16,3%), чистый долг – X руб. Средняя ставка обслуживания долга по итогам года зафиксирована на уровне X%. Чистая прибыль по РСБУ увеличилась на X% до X руб.

В марте 2026 г. глава ОАО "РЖД" Олег Белозеров сообщил, что чистый долг ОАО "РЖД" в 2025 г. составил X руб., показатель чистый долг/EBITDA зафиксирован в размере 3,4х (предельное значение этого коэффициента было установлено правительством на уровне 3,5х). Порядка 60% - долгосрочный долг. На 2026 г. ОАО "РЖД" согласовало с властями увеличение лимита долговой нагрузки: показатель определен на уровне 4х., при этом холдинг планирует использовать его не полностью (в 2026 г. ожидается результат 3,9х).

Суммарные доходы ОАО "РЖД" по РСБУ за I кв. 2026 г. выросли на X% до X руб. Чистая прибыль сократилась в X раза до X руб. Показатель EBITDA увеличился на X%, до X руб., отношение чистый долг/ EBITDA в годовом эквиваленте составило 3,4х.

Взаимодействие с клиентами и партнерами

В январе 2025 года ОАО "РЖД" и АО "Желдорреммаш" подписали договор на обслуживание тягового подвижного состава на период с 2025 по 2034 годы, гарантирующий ОАО "РЖД" своевременное получение исправного тягового подвижного состава, а "Желдорреммашу" – прогнозируемый объем работ и производственную загрузку заводов на десятилетний срок.

В феврале 2025 года ОАО "РЖД" подписало договоры по взаимодействию при допуске и эксплуатации вагонов на инфраструктуре монополии с "Уголь-Транс" и "ФГК". К концу марта 2025 года были подписаны аналогичные договоры с АО "Апатит", ООО "Модум-Транс" и ООО "Логопер". Круглый стол, прошедший в апреле с участием заместителя директора ОАО "РЖД" Михаила Глазкова, доступен по [ссылке](#). **В мае 2025 года** были подписаны соглашения с ООО "Уралхим-Транс" и ПАО "Уралкалий". **В июне 2025 года** ОАО "РЖД" подписало договоры по взаимодействию при допуске и эксплуатации вагонов на инфраструктуре с АО "ПГК", ООО "Атлант", ООО "НХТК", ООО "Балтика", АО "Европа-Калининград" и ООО "Транспортные технологии". По состоянию **на апрель 2026 г.** договоры подписали уже 63 операторских компаний, что охватывает более 58% всего парка (свыше 822 тыс. вагонов).

На итоговом заседании правления ОАО "РЖД" первый замглавы Сергей Павлов рассказал, что в 2025 г.:

- в 2025 году объем международных грузоперевозок по сети ОАО "РЖД" составил 529 млн т. В сообщении с КНР перевезено более 186 млн т.
- возобновлено пассажирское сообщение с Китаем (поезд Суйфэнхэ – Гродеково) и Северной Кореей (курсирует поезд Туманган–Хасан, возобновлено курсирование беспересадочных вагонов Пхеньян – Москва и Пхеньян – Хабаровск);
- логистические сервисы на МТК "Север – Юг" переводятся в "цифру": были заключены договоры о перевозках по безбумажной технологии и обмене данными о дислокации вагонов с Азербайджанскими железными дорогами. Также подписан регламент об обмене данными с Иранскими железными дорогами;
- на восточном маршруте коридора "Север – Юг" по договоренности с железными дорогами Ирана, Казахстана и Туркменистана продлены на 2026 год конкурентоспособные ставки на грузоперевозки;
- в связи со снятием ограничений на транзит грузов в Армению через территорию Азербайджана в ноябре 2025 года из России в Армению проследовал первый за долгие годы поезд с зерном, на февраль 2026 г. поставки стали регулярными. Планируется дальнейшее развитие перевозок по этому маршруту.

В феврале 2026 года пресс-служба компании сообщила, что ОАО "РЖД" и АО "ДиМ" (входит в ГК "Нацпроектстрой") реализуют совместный проект – строительство заводов по производству железобетонных балок пролетных строений для первой ВСМ Москва–Санкт-Петербург. Около 30% пути первой ВСМ пройдут над землей. Предстоит построить порядка 180 км искусственных сооружений. Их будут

возводить с применением более 5 тыс. коробчатых железобетонных балок, каждая – длиной 32 м и весом более 700 т. Транспортировка таких массивных конструкций возможна только на короткие расстояния, поэтому 10 заводов для их производства будут возведены вдоль трассы ВСМ Москва – Санкт-Петербург. С апреля 2026 года планируется приступить к производству железобетонных балок.

В феврале 2026 года стало известно, что Правительство Кузбасса заключило соглашение с ОАО "РЖД" о вывозе 55 млн т угля в 2026 г. в восточном направлении. При необходимости договоренность позволит увеличить квоту еще на 5 млн т. Также ОАО "РЖД" обязуется полностью закрыть потребности региона в использовании вагонов повышенной грузоподъемности для вывоза угля.

В апреле 2026 г. по результатам конкурентных процедур закупки Роснефть выступит поставщиком дизельного топлива, мазута и автомобильного бензина для предприятий холдинга ОАО "РЖД". Нефтепродукты будут отгружаться с 13 нефтеперерабатывающих заводов Роснефти с максимально эффективной логистикой, исходя из территориального расположения НПЗ. Общий объем поставки составит 4,4 млн т с апреля 2026 г. по декабрь 2028 г.

В апреле 2026 г. ОАО "РЖД", Министерство сельского хозяйства России, АО "Национальная товарная биржа" и ООО "Цифровая логистика" подписали четырехстороннее соглашение о приоритизации железнодорожных перевозок продукции АПК, реализованной на организованных торгах. Ключевым инструментом является электронная торговая площадка "Грузовые перевозки".

Тарифы на железнодорожные перевозки

28 ноября 2025 г. утвержден приказ Министерства транспорта РФ № 415 "О Тарифной политике железных дорог государств – участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении на 2026 фрахтовый год" ([ссылка](#)).

В феврале 2026 г. Правительство РФ приняло решение об установлении дополнительного коэффициента 1,01 для финансирования мероприятий по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте с 1 марта 2026 г. по 28 февраля 2027 г. ([ссылка](#)).

Тарифные решения ОАО "РЖД"

С 1 декабря 2025 г. произведена индексация тарифа ОАО "РЖД" на 10%, а, кроме того, с 1 января 2026 г. проиндексированы тарифы на контейнерные перевозки (кроме термических контейнеров) и продлено действие индекса 1,1 на перевозки порожних вагонов (полувагонов, платформ и крытых вагонов).

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

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

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

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

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

В марте 2026 г. Правление ОАО "РЖД" приняло ряд тарифных решений, направленных на привлечение дополнительных объёмов грузов на железнодорожный транспорт ([ссылка](#)). Так, до конца 2026 г. действуют скидки:

- 22,8% – на перевозки чугуна в полувагонах со станции Новотроицк (Оренбургская обл.) в Новороссийск;
- 21,6% – на перевозки медного концентрата в полувагонах со станции Тамерлан на ст. Пирит (Челябинская обл.);
- 12,6% – на внутрироссийские и экспортные перевозки нефтепродуктов в цистернах со ст. Ветласян (Республика Коми);
- 30% – на перевозки листовой стали в вагонах со ст. Аша (Челябинская обл.) на ст. Западно-Сибирской и Московской ЖД;
- 50% – на перевозки чёрных металлов из Череповца через ряд пограничных передаточных станций на границе с Казахстаном, ст. Самур на границе с Азербайджаном и на ст. Владикавказ;
- 50% – на внутрироссийские перевозки прочих видов проката чёрных металлов из Череповца;
- 50% – на перевозки алюминиевой, латунной, медной катанки со станций Багульная и Гончарово (Иркутская обл.), Кандакша (Мурманская обл.) и Красноярск-Северный на ряд станций сети железных дорог. Данная скидка действует до конца 2027 г.

Также ОАО "РЖД" введены скидки на перевозки зерна и металла:

- с 1 июля по 30 сентября 2026 г. скидка 11,5% на экспортные перевозки зерна на расстояния до 800 км из ЮФО и СЗФО в порты Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов ([ссылка](#));
- с 1 апреля до конца 2026 г. будет действовать объёмная скидка 12% на внутрироссийские перевозки чёрных металлов в крытых вагонах и полувагонах из Новокузнецка и Нижнего Тагила (ст. Смычка) на станции Горьковской, Западно-Сибирской, Калининградской, Куйбышевской, Московской, Октябрьской, Приволжской, Свердловской, Северной, Северо-Кавказской, Юго-Восточной и Южно-Уральской железных дорог ([ссылка](#)).

2.5 Нормативное регулирование железнодорожного транспорта

Государственное регулирование железнодорожных перевозок и грузообразующих отраслей

С 1 марта по 31 августа 2024 года Правительство РФ ввело временный запрет на экспорт бензина и увеличило нормативы продажи дизельного топлива на биржевых торгах с 12,5% до 16%. 17 мая 2024 года Правительство РФ Постановлением №617 приостановило действие временного запрета на экспорт бензина для производителей топлива до 30 июня 2024 года ([ссылка](#)). С 1 августа

запрет на экспорт бензина из России вновь вступил в действие. **13 августа 2024 года** постановлением №1074 Правительство ввело ограничение на вывоз бензина с 1 сентября по 31 декабря 2024 года ([ссылка](#)). **28 ноября 2024 года** Правительством РФ Постановлением №1661 запрет был продлен до 31 января 2025 года, а в ограничениях было сделано послабление: с декабря запрет перестал распространяться на поставки за рубеж со стороны производителей нефтепродуктов, мощность предприятий которых превышает 1 млн т в год ([ссылка](#)). 31 января 2025 года Правительство РФ постановлением №71 продлило эти меры до конца февраля 2025 года ([ссылка](#)). **26 февраля 2025 года** запрет на экспорт нефтепродуктов был продлен до конца августа 2025 г. ([ссылка](#)). **30 сентября 2025 г.** Постановлениями №1502 ([ссылка](#)), №1503 ([ссылка](#)) временный запрет на вывоз автомобильного бензина за пределы страны был продлён до 31 декабря 2025 г. Также был введён запрет на экспорт дизеля, судового топлива и прочих газойлей, в том числе приобретённых на биржевых торгах. **31 января 2026 г.** Постановлением №78 Правительство РФ ввело новый временный запрет на экспорт бензина, дизеля и других видов топлива до 31 июля 2026 г. ([ссылка](#)). При этом запрет на вывоз автомобильного бензина теперь не распространяется на непосредственных производителей нефтепродуктов, что позволит предупредить риски затоваривания производственных мощностей нефтяных компаний.

16 октября 2025 г. Постановлением №1610 Правительство установило квоты на вывоз минеральных удобрений в период с декабря 2025 года по май 2026 года. Общий объём экспортной квоты – около 18,7 млн т, в том числе для азотных удобрений – более 10,6 млн т, для сложных – более 8 млн т ([ссылка](#)). **В апреле 2026 г.** Правительство установило квоты на вывоз минеральных удобрений в период с июня по ноябрь 2026 г. Общий объём экспортной квоты составит 20 млн т, в том числе для азотных удобрений – более 8,7 млн т, для аммиачной селитры – более 4,2 млн т, для сложных удобрений – более 7 млн т. Квоты не распространяются на поставку удобрений в Абхазию и Южную Осетию, на вывоз такой продукции с территории России в рамках международных транзитных перевозок, а также на поставки по линии международной гуманитарной помощи.

В марте 2025 года Минэнерго разработало и направило в правительство антикризисную программу для угольной отрасли. **30 мая 2025 г.** стало известно, что премьер-министр Михаил Мишустин принял ряд решений для поддержки угольной отрасли ([ссылка](#)). **25 июля 2025 г.** Постановлением №1105 Правительство РФ ([ссылка](#)) утвердило продление сроков уплаты налога на добычу полезных ископаемых для предприятий и компаний угольной отрасли по 30 ноября 2025 г. включительно. Постановлением от 29 мая 2025 года №776 ([текст документа](#)) и Распоряжением от 29 мая 2025 года №1389-р ([текст документа](#)) Правительство РФ утвердило решения о мерах поддержки угольной отрасли. Принято решение о создании подкомиссии по оказанию финансовых мер государственной поддержки отдельным организациям отраслей экономики. До 1 декабря 2025 года была предоставлена отсрочка по НДС и страховым взносам всем предприятиям угольной промышленности. В декабре 2025 года Правительство РФ продлило утвержденную отсрочку по уплате налога на добычу полезных ископаемых и страховым взносам для угольных компаний до 28 февраля 2026 года включительно ([текст документа](#)). Постановлением от **20 марта 2026 г.** №298 Правительство РФ продлило действие отдельных мер поддержки организаций угольной отрасли в условиях сохраняющейся рыночной конъюнктуры ([текст документа](#)). Речь идёт об отсрочке по налогу на добычу полезных ископаемых и страховым взносам. Сроки их уплаты для организаций угольной отрасли продлены до 30 апреля 2026 г. включительно. Погасить задолженность можно будет равными частями ежемесячно с мая до конца ноября 2026 г. Также до 30 апреля 2026 г. к угольным компаниям не применялись взыскания по налоговым задолженностям и задолженностям по страховым взносам при условии, что против организаций-должников не возбуждена процедура банкротства. К марту 2026 г. отсрочку по НДС и страховым взносам получили 138 организаций, ограничена выдача лицензий на разработку месторождений энергетического угля, новые лицензии будут выдаваться только по решению подкомиссии по повышению устойчивости финансового сектора и отдельных отраслей экономики во главе с заместителем председателя правительства РФ.

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

22 декабря 2025 г. Постановлением №2089 Правительство установило объем тарифной квоты на вывоз пшеницы, меслина, ячменя и кукурузы из России на уровне 20 млн т. Объем квоты на вывоз ржи – 0 т. Квоты действуют с 15 февраля по 30 июня 2026 г. ([ссылка](#)).

27 декабря 2025 г. Постановлением №2175 Правительство РФ установило квоту на экспорт лома и отходов черных металлов в объеме 2,2 млн т ([ссылка](#)).

29 декабря 2025 г. Постановлением №2204 повышенные ставки вывозных таможенных пошлин на брус, пиломатериалы из хвойных пород и ценных лиственных пород продлены до 31 декабря 2028 г. ([ссылка](#)).

В марте 2026 г. ОАО "РЖД" была опубликована новая версия "Методических рекомендаций по расчёту потребного парка грузовых вагонов" ([ссылка](#)).

В апреле 2026 г. Минтранс России разместил на общественное обсуждение проект федерального закона "О транспортной политике в Российской Федерации" ([ссылка](#)). Документ закрепляет ключевые принципы формирования и развития транспортной системы России – комплексного механизма, объединяющего органы власти всех уровней, участников транспортной и транспортно-логистической деятельности.

В мае 2026 г. Президент России Владимир Путин подписал закон, который устанавливает порядок оборота имущества, включенного в состав производственно-технологических комплексов, право собственности на которое возникло в результате приватизации государственного или муниципального имущества железнодорожного транспорта ([ссылка](#)).

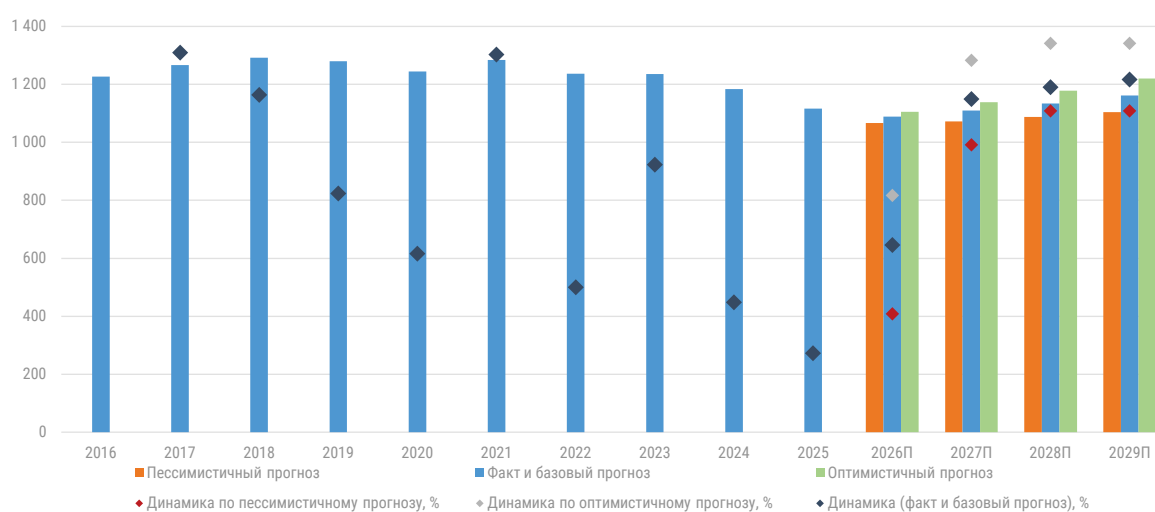
Раздел III. Прогноз рынка железнодорожных перевозок

3.1. Прогноз погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта

Погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в 2025 году составила X т, что на X% меньше, чем за 2024 год. Грузооборот в 2025 году составил X тарифных т-км (-X%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – X млрд т-км (-X%).

...

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



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

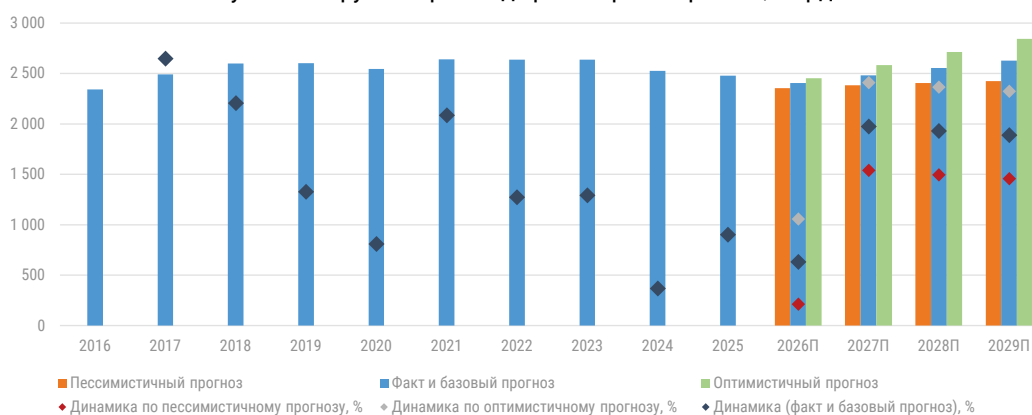
Рынок грузоперевозок надеется, что в 2026 году погрузка сохранится на уровне 2025-го, то есть около X т. Многие будут зависеть от состояния внешних рынков, которые будут нестабильны из-за следующих факторов: геополитические события; состояние экономики России, развитие которой сдерживается высокой ставкой ЦБ и провоцируемым ей низким внутренним спросом; динамика курса рубля;

работа железнодорожной сети и взаимодействие РЖД с клиентами. В то время как «РЖД» прогнозируют рост погрузки в 2026 году на X% к ожидаемому уровню предыдущего года – до X т.

По прогнозу INFOLine на 2026 год прогнозируется сокращение перевозок почти по всем видам продукции (уголь - X%, нефтяные грузы - X%, черные металлы - X%; строительные грузы - X%, лесные грузы - X%) из-за сокращения грузовой базы в первую очередь связанное с действиями «РЖД» и проблемами согласования ГУ-12, в т. ч. поэтому грузоотправители готовы переориентироваться на автотранспорт. В 2026 году ожидается, что единственными крупными видами грузов с положительной динамикой перевозок будут удобрения – рост на X% и зерно – X%.

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

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

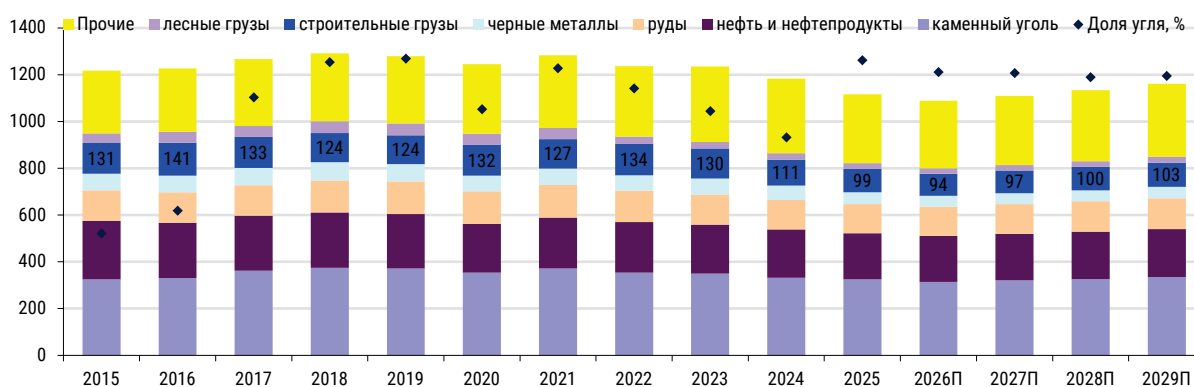


Источник: ДПР ОАО "РЖД" до 2025 г., оценка INFOLine

По итогам 2026 года INFOLine ожидает сокращение грузооборота на X% до X т. В среднесрочном перспективе 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 40. Динамика погрузки и прогноз, млн т



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

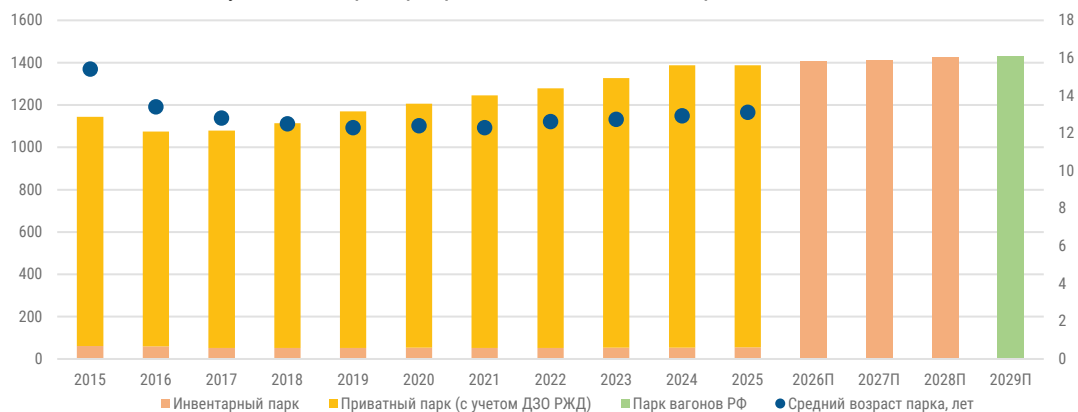
В 2026-2027 гг. не ожидается существенных улучшений скорости движения вагонопотоков и оборота вагона на сети "РЖД", из-за основных факторов: интеграции ДМЗИ с суточным клиентским планом погрузки (СКПП), большого дефицита линейного персонала у «РЖД» (в первую очередь локомотивных бригад и рабочего персонала до X%), а также увеличения тарифов на порожний пробег. Ограничением роста грузооборота также является наличие узких мест на инфраструктуре (Восточный полигон, подходы к портам Юга России).

3.2. Прогноз динамики парка грузовых вагонов РФ

По состоянию на январь 2026 г. парк магистральных грузовых вагонов РФ насчитывает X, что на X% больше чем в начале 2025 г. В том числе X вагонов обладают повышенной осевой нагрузкой (X% всего парка; + X к 2025 г.). В 2025 г. средний возраст вагона увеличился на X до X лет.

В 2025 г. закупки грузовых вагонов сократились на 28,7% до 49,9 тыс. (около X типовых – сокращение на X% и около X инновационных – на X%). Крупнейшие закупки новых вагонов осуществили: ООО "Транзит групп" – X инновационных полувагонов и X фитинговых платформ; АО "ТалТЭК транс" – X полувагонов и X крытых вагонов; ООО "Трансойл" – X цистерн, ООО "Урал Логистика" – около X цистерн, "Газпромтранс" – X цистерн. Наиболее существенное снижение произошло по выпуску полувагонов и хопперов, по которым уже сформировался масштабный профицит.

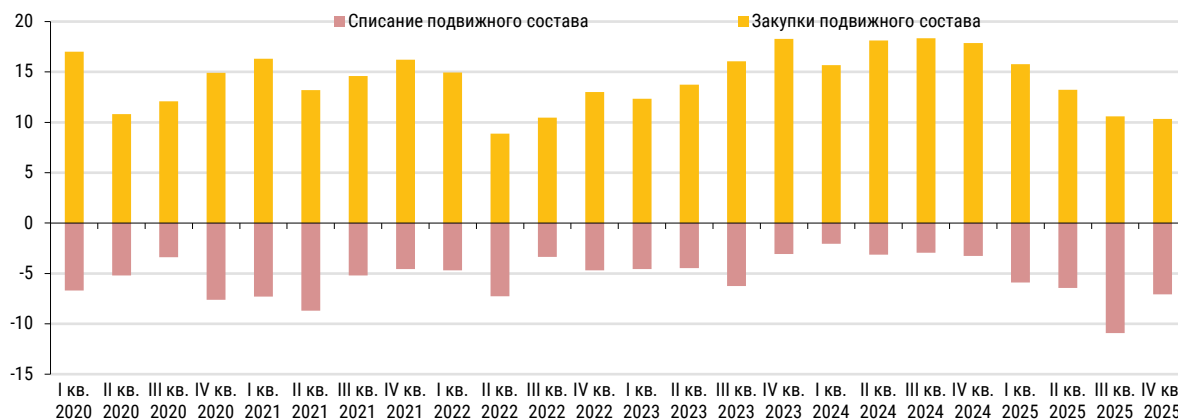
Рисунок 41. Парк в разрезе видов вагонов и прогноз, тыс. ед.



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

Списание увеличивается на фоне увеличения стоимости капитального ремонта вагонов и большого профицита парка. Операторы начали списывать вагоны на пару лет раньше срока из-за финансовой нерациональности дальнейшего использования.

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



Источник: расчеты INFOline, данные компаний

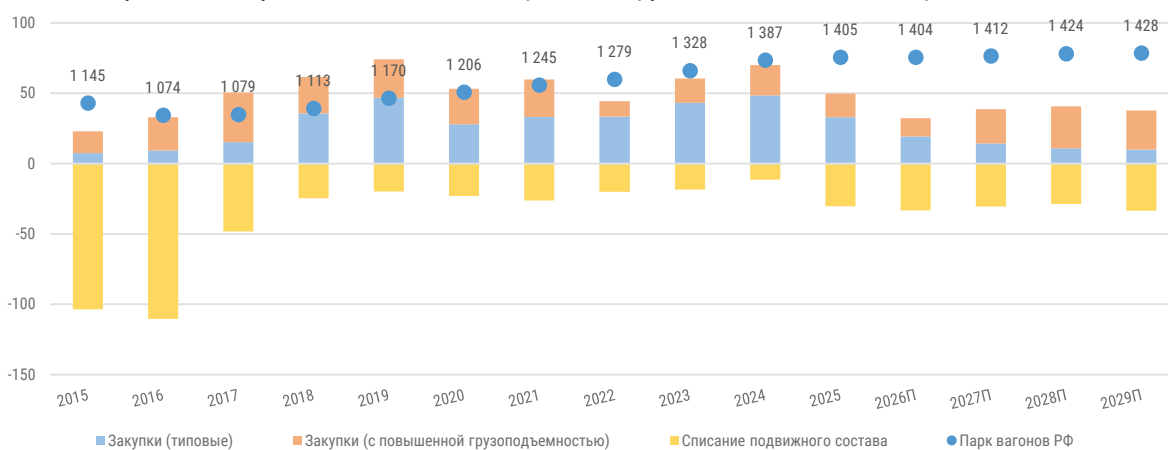
В 2025 г. из общего ухудшения величины оборота вагона наибольшее приходится на нахождение под грузовыми операциями (доля в структуре оборота вагона выросла с начала года на X п.п. с X % до X%). Простои на промежуточных и технических станциях, которые является целевым показателем эффективности

эксплуатационной работы ОАО "РЖД", с начала года сократились на X% и X% соответственно. В среднесрочной перспективе INFOLine прогнозирует сохранение негативных тенденций в эксплуатационной работе на сети ОАО "РЖД". В 2026 г. INFOLine констатирует некоторое улучшение скорости движения вагонопотоков и сокращение оборота вагона на сети "РЖД", однако в значительной степени это связано с сокращением погрузки и грузооборота. При этом задействованный в перевозках парк вагонов продолжает сокращаться, а количество неисправных вагонов – расти.

В 2025 году задействованный в перевозках парк сократился на X% до X вагонов, а незадействованный – вырос более чем в X раза до X ед. при увеличении количества неисправных вагонов на X% до X ед. (это обусловлено сокращением количества капитальных ремонтов после изменения правил приемки вагонов и, соответственно, масштабного повышения цен, а также оставлением операторами вагонов, на которых необходимо осуществлять замену колесных пар, из-за недостатка средств и низкой доходности оперирования).

23 декабря 2025 г. был опубликован приказ ФАС от 6 ноября 2025 г. №894/25, утверждающий "Тарифное руководство №1", заменяющее преysкурant 10-01 (основной тарифный документ ОАО "РЖД"), принятый в 2003 г. ([ссылка](#)). Тарифное руководство вступило в силу с 1 января 2026 г.

Рисунок 43. Закупки и списание магистральных грузовых вагонов в РФ и прогноз, тыс. ед.



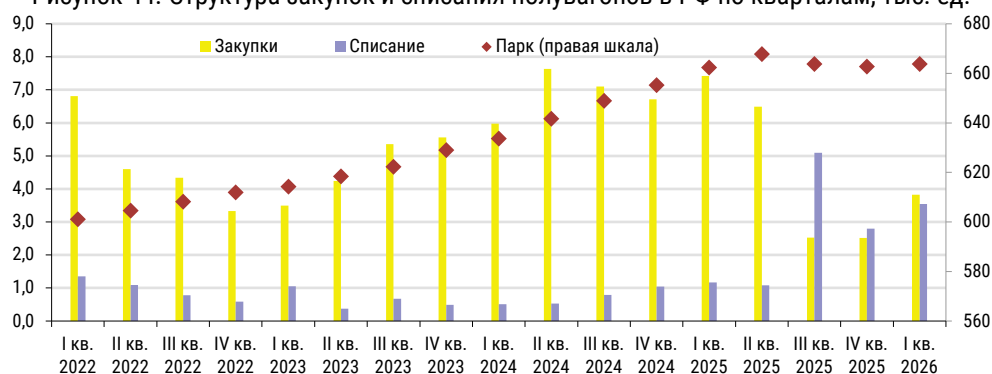
Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ "РЖД", прогноз INFOLine

Раздел IV. Состояние и прогноз рынка по видам подвижного состава

4.1 Полувагоны

По состоянию на 01.04.2026 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 I квартал 2026 года российскими собственниками было закуплено около 3,8 тыс. новых полувагонов, X% из которых инновационные, а списано – около X.

Рисунок 44. Структура закупок и списания полувагонов в РФ по кварталам, тыс. ед.



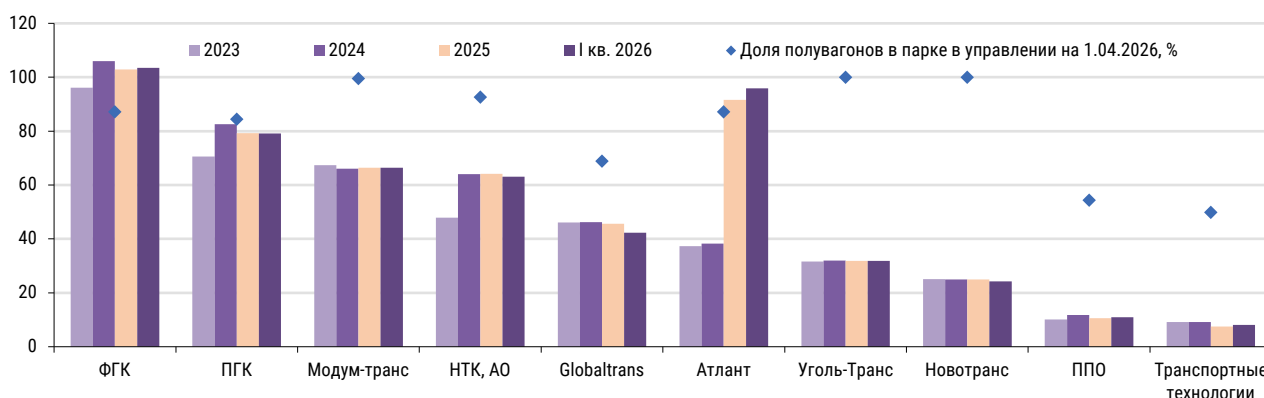
Источник: ГВЦ ОАО "РЖД", данные INFOLine

На 1 апреля 2026 года подлежат списанию X полувагонов, в 2026 году истекает нормативный срок службы более чем у X, а в 2027 году – у X. Всего за 2026-2027 гг. по сроку службы может быть списано до X полувагонов.

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

В начале 2026 г. ООО "Урал Логистика" выкупило у компании "Транссибурал" 2,7 тыс. ед. полувагонов, находящихся в финансовом лизинге АО "Сбербанк Лизинг".

Рисунок 45. Парк полувагонов в управлении крупнейших операторов, тыс. ед.



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

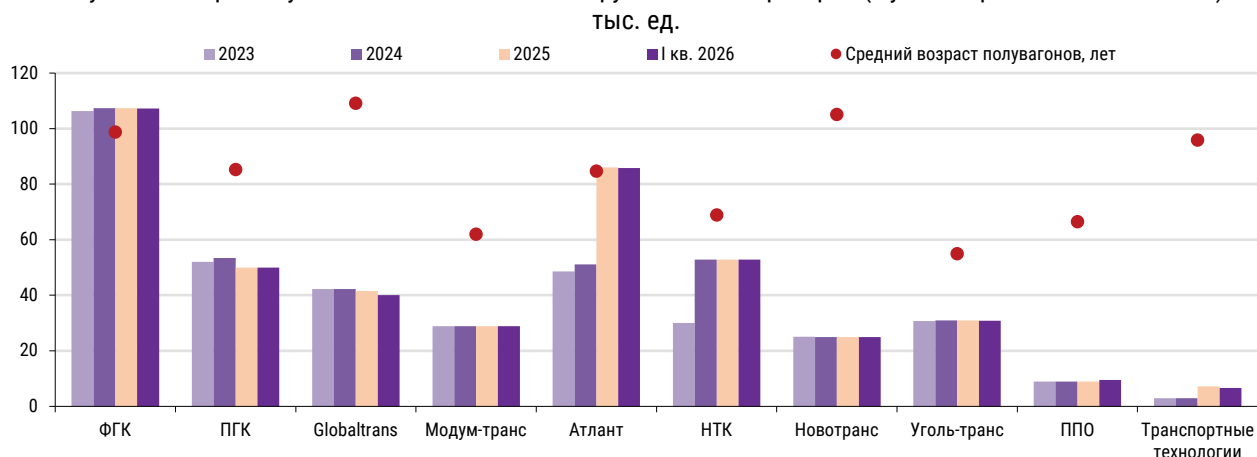
Крупными покупателями новых полувагонов (часть приобретенного нового парка пока не переоформлена на непосредственных покупателей и числится на вагоностроительных заводах) в I квартале 2026 года являются:

- ТалТЭК Транс, АО – X ед.;
- «Промышленная логистика», ООО – X ед.;
- "Первая грузовая компания" – X ед.

Больше всего полувагонов за I квартал 2026 год списано следующими компаниями:

- Globaltrans Investment – X ед.;
- "Первая грузовая компания" – X ед.;
- Евросиб СПб – ТС, АО – X;
- "Трансфин-М" – X;
- "Уголь-транс" – X.

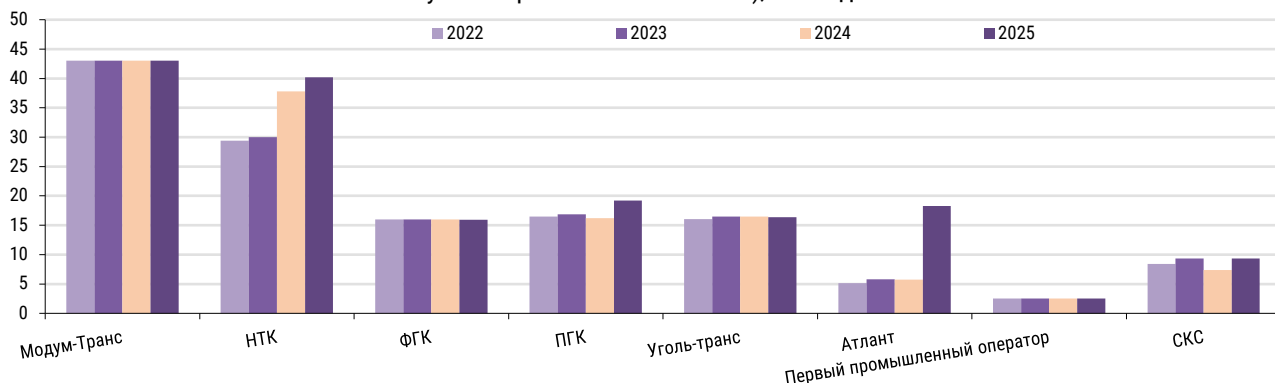
Рисунок 46. Парк полувагонов в собственности крупнейших операторов (с учетом финансового лизинга)



Источник: расчеты INFOLine

10 апреля 2025 года на внеочередном собрании акционеров Globaltrans Investment PLC одобрено решение по продаже всех железнодорожных активов Управляющей компании ЗПИФа "Трансатлант" за 767 млн долл. Акционеры также одобрили выпуск новых акций на сумму до 101,7 млн долл. с оплатой путем передачи GDR с учетом прав в российских депозитариях. В июне 2025 г. стало известно, что "Деметра-Холдинг" продал 100% "Грузовой компании" компании "Атлант".

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



Источник: расчеты INFOLine

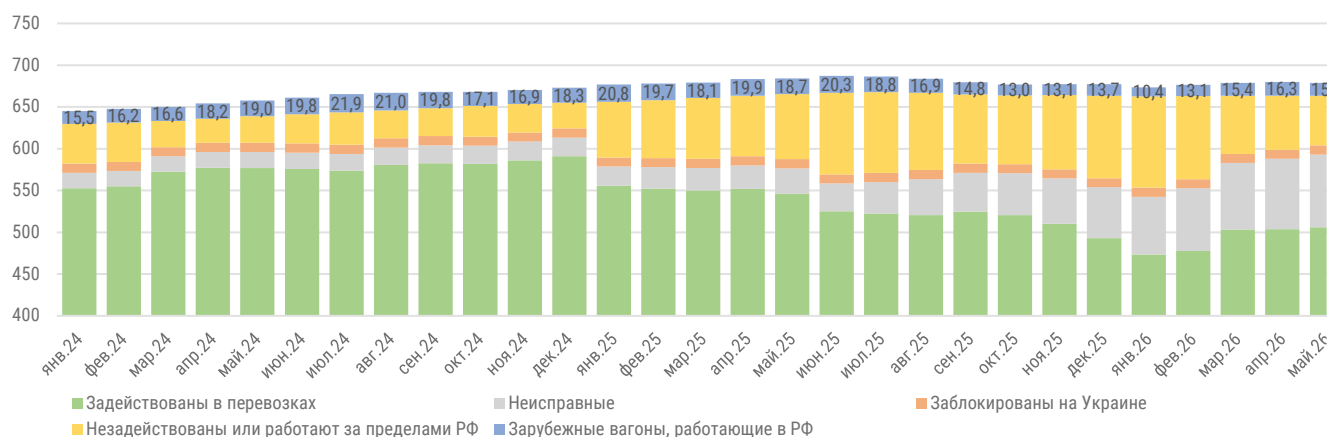
В 2023 г. и I пол. 2024 г. цены на новые грузовые вагоны резко выросли в связи с полным задействованием мощностей и повышением цен на комплектующие. Цены на новые типовые полувагоны в середине 2024 года превышали X руб. без НДС, однако в IV кв. 2024 г. вагоностроители снизили цены до X-X руб. для поддержания спроса в условиях повышения ключевой ставки и снижения цен на металл. Под влиянием высокой ключевой ставки и сокращения спроса в конце 2024 года цены на новые вагоны снизились примерно на X-X% (кроме цистерн и хопперов), и в 2025 году тенденция сохранялась: в I квартале некоторые заводы снизили цены на типовые полувагоны до X-X руб. без НДС, во II кв. – до X-X руб. без НДС, в III кв. – до X-X руб. без НДС, а в IV кв. – до X-X руб. без НДС. К лету 2026 года цены на типовые полувагоны снизились до X руб. без НДС, а инновационного – до X руб. без НДС. При этом фактически ряд вагоностроительных заводов для загрузки простаивающих мощностей предлагают цены на уровне от X руб. за типовой полувагон и от X руб. за инновационный.

Задействование парка

ОАО "РЖД" применяет подходы по нормированию заадресовки порожних вагонов под предъявляемый объем грузов и таким образом способствует выводу из оборота части парка (простаивающие вагоны загромождают пути, особенно на припортовых станциях), в связи с чем сокращается погрузка в условиях растущего объема невывоза грузов и переориентации ряда грузоотправителей на автомобильный транспорт из-за проблем с отправкой грузов по согласованным заявкам ГУ-12 на железной дороге и снижения ставок автоперевозчиков.

Количество незадействованных в перевозочном процессе полувагонов на фоне сокращения погрузки и мер ОАО "РЖД" выросло до максимального за всю историю уровня. За 2025 год задействование полувагонов в перевозках сократилось на X% до . В I кв. 2026 г. задействованный парк сократился на X% до X ед., а к IV кварталу 2025 года – на X%. В мае 2026 года задействованный парк сократился на X% до X ед., а к апрелю 2026 года увеличился на X%. При этом количество зарубежных полувагонов, работающих на сети "РЖД", сократилось примерно на X% до X.

Рисунок 48. Среднемесячный баланс парка полувагонов, тыс. ед.



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

На диаграмме представлена структура парка типовых полувагонов. В течение 2025 г. в условиях сокращения погрузки, перетока грузов (особенно металлов) на автотранспорт и реализации ОАО "РЖД" комплекса мер по ограничению "лишнего" парка доля незадействованного в перевозках типового парка в январе 2026 г. выросла до рекордных показателей. С февраля 2026 г. доля незадействованного парка постепенно сокращается и в марте уже вернулась на уровень апреля-мая 2025 г.

Грузовая база: Добыча и экспорт угля

По данным Минприроды РФ от марта 2026 г., РФ обеспечена доказанными запасами угля на 105 лет по распределенному фонду недр и еще на 700 лет по балансовым запасам. К марту 2026 г. в РФ открыто 273 млрд т запасов угля.

Постановлением от 21 сентября 2023 года №1538 Правительство РФ утвердило экспортные пошлины для ряда товаров. Пошлины были введены до конца 2024 года и не распространялись на нефть и газ, а также лесоматериалы, зерно и некоторые другие товары, но распространяются на экспорт в страны дальнего зарубежья (то есть за пределами Евразийского экономического союза). Пошлинами не облагались отдельные виды угольной продукции. С 1 января 2025 года пошлины на антрацит, коксующийся и энергетический уголь перестали действовать.

Постановлением от 29 мая 2025 года №776 ([текст документа](#)) и Распоряжением от 29 мая 2025 года №1389-р ([текст документа](#)) Правительство РФ утвердило решения о мерах поддержки угольной отрасли. В предоставлении мер помощи организациям угольной отрасли, разработанных Правительством РФ по поручению Президента РФ, будет использоваться адресный подход. С этой целью принято решение о создании подкомиссии по оказанию финансовых мер государственной поддержки отдельным организациям отраслей экономики. До 1 декабря 2025 года предоставлена отсрочка по НДС и страховым взносам всем предприятиям угольной промышленности. В декабре 2025 года Правительство РФ продлило утвержденную в мае 2025 г. отсрочку по уплате налога на добычу полезных

ископаемых и страховым взносам для угольных компаний до 28 февраля 2026 года включительно (текст документа).

Постановлением от 20 марта 2026 г. №298 Правительство РФ продлило действие отдельных мер поддержки организаций угольной отрасли в условиях сохраняющейся рыночной конъюнктуры (текст документа). Речь идёт об отсрочке по налогу на добычу полезных ископаемых и страховым взносам. Сроки их уплаты для организаций угольной отрасли продлены до 30 апреля 2026 г. включительно. Погасить задолженность можно будет равными частями ежемесячно с мая до конца ноября 2026 г. Также до 30 апреля 2026 г. к угольным компаниям не применялись взыскания по налоговым задолженностям и задолженностям по страховым взносам при условии, что против организаций-должников не возбуждена процедура банкротства. К марту 2026 г. отсрочку по НДС и страховым взносам получили 138 организаций, ограничена выдача лицензий на разработку месторождений энергетического угля, новые лицензии будут выдаваться только по решению подкомиссии по повышению устойчивости финансового сектора и отдельных отраслей экономики во главе с заместителем председателя правительства РФ. Принят ряд логистических мер: операторы вагонов и портов снизили свои ставки до минимального предела, организации наращивают экспорт угля через дальневосточные и черноморские порты. Совместно с РЖД была разработана технология сквозного пропуска составов на юг – сроки доставки от Кузбасса до портов юга сократились с 13,9 до 7,5 дня.

В апреле 2026 года глава Минэнерго заявил, что часть угольных компаний в России, которые не смогли выдержать текущую экономическую ситуацию, будут поглощены более крупными предприятиями или ликвидированы. "Предприятия, которые экономически дальше нецелесообразно развивать, в угольной отрасли есть такие моменты, когда исчерпываются запасы или добыча этих запасов становится экономически неэффективна, мы принимаем решение о ликвидации этих компаний", – сказал министр. Минэнерго РФ не планирует принимать дополнительные меры поддержки российской угольной промышленности, уточнил глава ведомства. По итогам первого полугодия 2026 года министерство будет смотреть, "как себя отрасль будет чувствовать и что можно дополнительно сделать", добавил он.

По данным ФСГС (в докладах об итогах 2025 г. нет сравнения с 2024 г., данные взяты из ранее опубликованных), сальдированный убыток российских угольных компаний в I квартале 2026 года увеличился на 10,1%, до 88 млрд рублей. В январе-марте 2026 года угольные компании получили прибыль в размере 20,5 млрд рублей (-53,8%), убытки составили 108,5 млрд рублей (-14,1%). Доля прибыльных компаний угольной отрасли за отчетный период сократилась на 1,5 п.п., до 36,7%, убыточных – увеличилась до 63,3% (было 61,8%). По данным Минэнерго РФ, к марту 2026 г. число убыточных угольных предприятий увеличилось до 73%, объем задолженности по кредитам превысил 1,5 трлн руб. В "красной зоне" 62 предприятия, из которых 20 уже остановили добычу, в т. ч. 14 приняли решение о консервации или ликвидации. По оценкам Минэнерго РФ, к марту 2026 г. общая сумма отсрочки по налогам и страховым взносам угольных компаний составляет около 66 млрд руб. Сохранение непростой ситуации на мировом рынке угля не позволяет организациям угольной отрасли сформировать резервы для единовременной уплаты предстоящих платежей. В рамках адресной меры поддержки к марту 2026 г. рассмотрены заявки от 11 организаций – это более 40 предприятий. В очереди на рассмотрение еще 25 предприятий. По прогнозу Минэнерго РФ, убыток российской угольной отрасли в 2026 г. при сохранении негативной конъюнктуры рынка может вырасти на 41% до 576 млрд руб. По прогнозам Минэнерго РФ, восстановление цен на уголь ожидается не раньше конца 2026 – начала 2027 гг. Позиция Минэнерго РФ: системные меры поддержки отрасли нужно сохранить до 2027 г., когда начнется устойчивое восстановление на глобальном угольном рынке.

По данным Минэнерго РФ, экспорт угля из РФ по итогам 2025 года вырос на 7% и составил 211 млн тонн. 80% экспортных потоков в 2025 году было направлено в страны АТР. Драйвером добычи угля в РФ становятся регионы Дальнего Востока. В 2026 году Минэнерго РФ рассчитывает на сохранение достигнутых показателей добычи и экспорта угля. По данным ЦЦИ, экспорт угля из РФ в 2025 году вырос на 4% до 203 млн т. Рост экспорта обеспечило увеличение поставок энергетического угля на 8% до 164,2 млн т. Экспорт более дорогого коксующегося (металлургического) угля сократился на 11% до 38,4 млн т. Значительный рост экспорта был

зафиксирован в направлении Турции, Южной Кореи и Вьетнама. Поставки в Южную Корею увеличились на 40% до 21,4 млн т, во Вьетнам - на 30% до 7 млн т. Отгрузки в Турцию в 2025 г. выросли на 22% до 17,9 млн т. Южная Корея в 2025 г. увеличила импорт российского угля из-за нехватки топлива из Австралии и Индонезии. Вьетнам активно наращивает мощности угольных электростанций, а для Турции российский уголь интересен из-за удобной логистики, хорошего качества и привлекательной цены. Турция выступает в роли международного трейдера для поставок угля в те страны, куда прямые поставки российской продукции запрещены. Индия в 2025 г. импортировала 25,2 млн т российского угля, что на 2% больше, чем годом ранее. Экспорт российского коксующегося угля в Индию по итогам 2025 года вырос более чем на 30%, достигнув 7,8 млн тонн. В то же время поставки в Китай, традиционно крупнейшего покупателя, сократились на 19%. Поставки в Китай (без учета Тайваня) за 2025 год составили 93,1 млн т, что на 2% меньше показателя 2024 г. Экспорт в Японию сократился на 40% до 1,1 млн т. А поставки угля трейдерам в 2025 году увеличились на 7% до 22,6 млн т.

По данным Главного таможенного управления КНР, Россия увеличила поставки коксующегося угля в Китай в I квартале 2026 года на 9%, до 8,88 млн тонн. В марте 2026 года поставки выросли на 19% и на 46,5% к февралю 2026 года, до 3,37 млн тонн. Стоимость отгруженного в Китай коксующегося угля из России по итогам трех месяцев 2026 года увеличилась на 5,6% в годовом выражении, до 1 млрд долл., средние цены снизились на 3%, до 112,8 долл. за тонну. Росту закупок дополнительно поспособствовало увеличение отгрузок с Эльгинского месторождения. В апреле 2026 года ставки на морские перевозки остаются на высоком уровне, и китайские импортеры снова могут отдать приоритет российским объемам.

Стоимость энергетического угля 6000 ккал на кг в Турции на условиях CIF (экспортер несет все расходы по доставке товара в порт отгрузки, его страхованию, погрузке) к середине апреля 2026 года впервые с июля 2023 года превысила европейский индекс. На цены в Турции влияет высокая стоимость фрахта и отказ российских поставщиков предоставлять скидки. В этих условиях стоимость угля в портах юга и северо-запада остается стабильной. Торговля без дисконтов в Турции стала возможна благодаря локально жесткому спросу, дорогому фрахту и ограниченному выбору альтернативных поставщиков, но это, по мнению экспертов, скорее временное окно, чем новая норма.

В апреле 2026 года Банк России в докладе "Региональная экономика: комментарии ГУ" сообщил, что цены и спрос на сибирский уголь за рубежом начали умеренно восстанавливаться в конце зимы – начале весны 2026 года. "По информации сибирского бизнеса, в конце зимы – начале весны экспортный спрос и цены на российский уголь начали умеренно восстанавливаться, в том числе вследствие ситуации на Ближнем Востоке", – отмечается в докладе. В феврале 2026 года по сравнению с предыдущими двумя месяцами сократились темпы снижения угольного экспорта в крупнейшем угледобывающем регионе страны – Кузбассе. В ЦБ РФ отметили, что замедлилось также годовое падение добычи в регионе. С сентября 2025 года экспорт и добычу угля наращивает Забайкальский край. В Банке России объяснили, что это обусловлено приграничным расположением региона.

По данным Argus, рост логистических затрат и укрепление рубля в марте – мае 2026 г. нивелировали значительную часть положительного эффекта от роста экспортных цен на уголь для российских компаний. Вооруженный конфликт на Ближнем Востоке привел к резкому росту цен на уголь на мировом рынке вслед за стоимостью других энергоносителей. Выросли и ставки фрахта балкеров. Поставки угля на экспорт в таких условиях нерентабельны, утверждают источники в российских угольных компаниях. По словам одного из них, себестоимость добычи в Кузбассе в мае 2026 года составляет \$25–35/т, или 1773–2481 руб./т по текущему курсу. Укрепление рубля и рост логистических затрат делают экспортные поставки убыточными и ставят отрасль на грань банкротства, несмотря на рост цен. При текущем курсе даже экспорт угля в восточном направлении имеет отрицательную рентабельность, а поставки через порты северо-запада и юга страны приносят компаниям убытки в \$15–22/т.

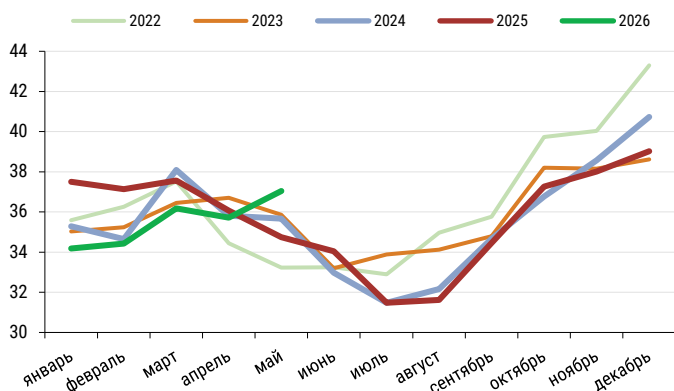
В Азии выделилось несколько ключевых факторов поддержки цен. Во-первых, это обсуждение планов Индонезии по национализации экспорта угля: страна намерена создать госструктуру Danantara Sumber Daya Indonesia, которая с 1 июня 2026 года должна получать документацию и данные о контрагентах, а с 1 января 2027

года – стать единым экспортером. Во-вторых, после аварии на шахте в провинции Шаньси угледобывающие регионы КНР усилили проверки безопасности, что привело к приостановке работы предприятий. В июне 2026 года добыча в Китае может сократиться на 10–15 млн тонн, а за год – на 1–2% до 4,83 млрд тонн. В основном сократится добыча коксующегося угля, но и производство энергетического пострадает.

В июне 2026 года правительство Хабаровского края сообщило, что ежегодный объем добытого угля превысил 10 млн т. Производство топлива обеспечивают шахты и разрезы Ургальского месторождения. Для оптимизации логистики отгрузки угля реализован проект развития железнодорожной инфраструктуры, что позволило довести ежесуточную вывозку продукции до 350 вагонов. В планах и дальше наращивать объемы производства, модернизируя мощности, энергетическую и транспортную инфраструктуру. Цель – достичь ежегодной добычи 18 млн т к 2030 году. Для повышения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры будет построен нечетный приемо-отправочный парк на ст. Новый Ургал. В марте 2026 года получено положительное заключение от Главгосэкспертизы по данному объекту.

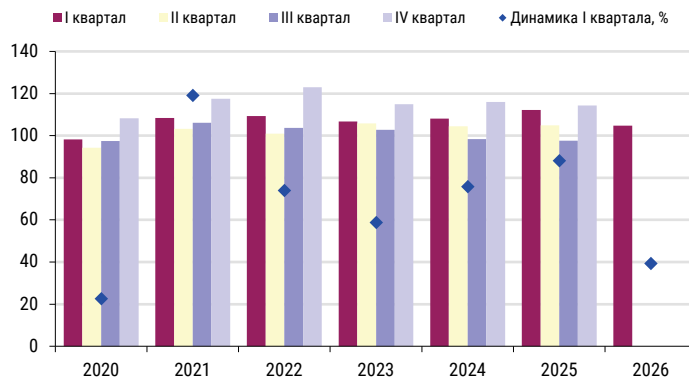
По данным ФСГС, добыча угля в РФ в мае 2026 года выросла на X% до X т, но за 5 месяцев 2026 года сократилась на X%, до X т. Добыча каменного угля всех видов за 5 месяцев 2026 года сократилась на X%, до X тонн, антрацита – на X%, до X тонн. Добыча коксующегося угля выросла на X%, до X тонн. Добыча бурого угля составила X тонн (+X%). Производство прочего каменного угля уменьшилось на 6,5%, до 81,3 млн тонн.

Рисунок 49. Добыча угля по месяцам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС РФ

Рисунок 50. Добыча угля по кварталам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС РФ

По условиям правил (ПНД), которые вступили в силу с 1 января 2025 года, в рамках приоритетной третьей очереди, в которой в 2024 году вывозилось 99,3 млн тонн экспортного угля из шести угольных регионов, осуществляется перевозка грузов только на основании отдельных указов и распоряжений президента РФ.

Грузовая база: Производство нерудных строительных материалов

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

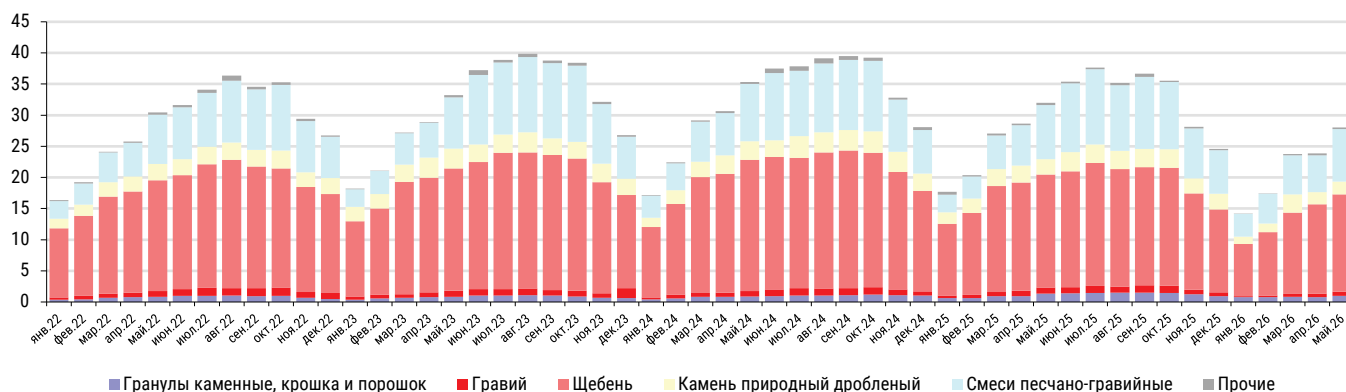
За навигацию 2025 г. по внутренним водным путям перевезено X т строительных грузов. Почти половина перевозок прошла через Волжский бассейн – X т. Погрузка гранитного и высокопрочного щебня предприятиями СФО в 2025 г. выросла на X% до X т. По итогам 2025 года отгрузка нерудных материалов железнодорожным транспортом на рынок РФ снизилась на X% до X т. Импорт снизился на X% до X т, внутренние отгрузки – на X% до X т. Динамика отгрузки

стройматериалов на железной дороге в большей степени обусловлена нестабильностью на рынке жилищного и инфраструктурного строительства.

В I кв. 2026 года производство нерудных строительных материалов сократилось на X% и составило X куб. м. Производство щебня сократилось на X% до X куб. м, камня природного – на X % до X куб. м, гравия – на X % до X куб. м. Производство каменных гранул увеличилось на X % до 2 X куб. м, песчано-гравийных смесей – на X % до X куб. м.

В мае 2026 г. зафиксировано сокращение производства нерудных строительных материалов на X % до X куб. м, в том числе производство щебня – на X % до X куб. м, гравия – на X % до X куб. м, песчано-гравийных смесей – на X% до X куб. м, гранул каменных – на X% до X куб. м, природного камня – на X% до X куб. м.

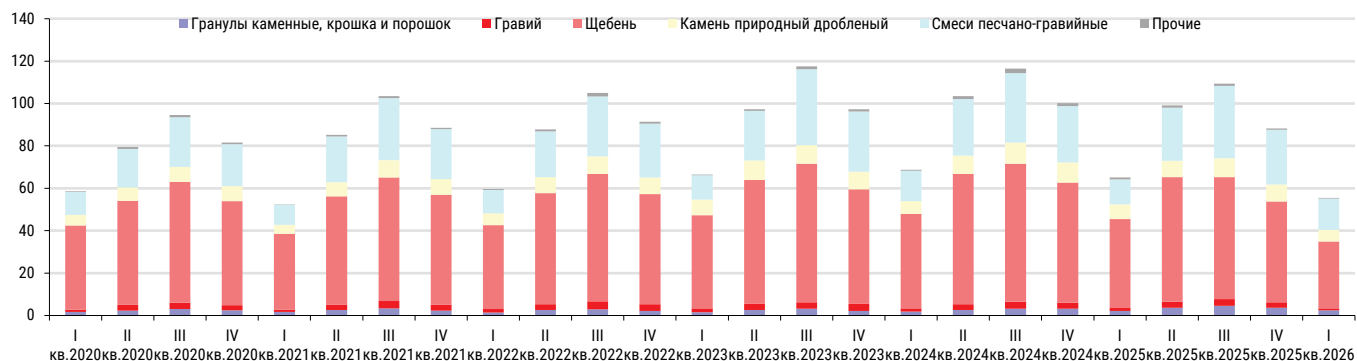
Рисунок 51. Производство строительных материалов по месяцам, млн куб. м



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС, ЕМИСС

В январе-мае сокращение составило X % до X куб. м, в т. ч. щебня – X % до X куб. м, камня природного – на X % до X куб. м, гравия – на X % до X куб. м, каменных гранул – на X% до X куб. м. Производство песчано-гравийных смесей увеличилось на X% до X куб. м.

Рисунок 52. Производство строительных материалов по кварталам, млн куб. м



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС, ЕМИСС

Отгрузка нерудных материалов железнодорожным транспортом на рынок РФ в мае 2026 года выросла на X% к маю 2025 года и снизилась на X% к апрелю 2026 года до X т. Импорт нерудных материалов в РФ по железной дороге в мае увеличился на X % к маю 2025 года и на X% к апрелю 2026 г. до X т.

По расчётам Росавтодора, для реализации плана дорожного строительства до 2031 года ([ссылка](#)), утвержденного в марте 2026 года, потребуется:

- X т асфальтобетонных смесей;
- X куб. м щебня;
- X куб. м песка.

Основные тенденции рынка перевозок грузов

В 2025 году объем перевозок в полувагонах сократился на X% до X т, а грузооборот сократился на X% до X т-км.

Рисунок 53. Объем перевозок грузов в полувагонах по кварталам, млн тонн

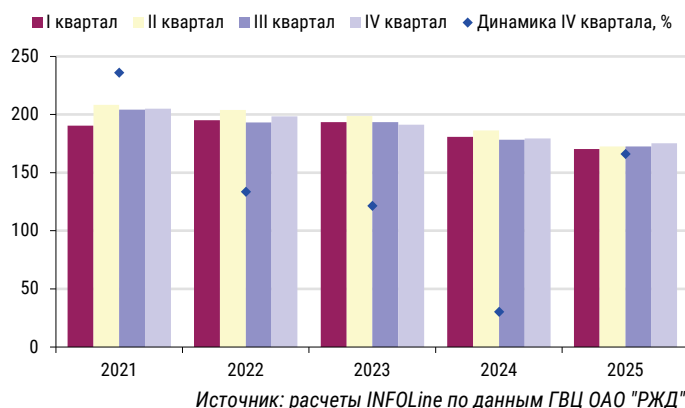
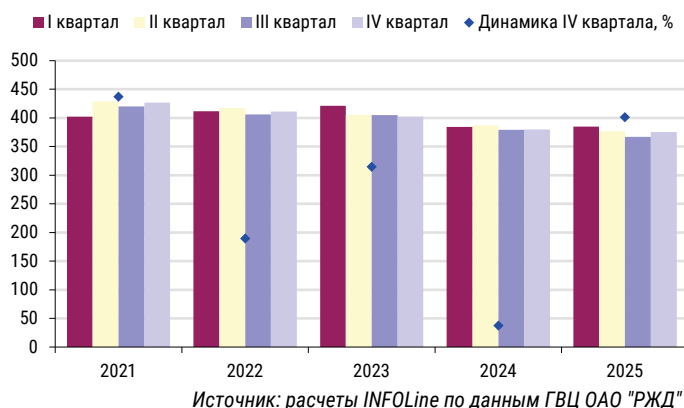


Рисунок 54. Грузооборот в полувагонах по кварталам, млрд т-км



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

В январе 2026 года объем перевозок в полувагонах сократился на X% до 53,6 млн т и на - X% к декабрю, а грузооборот сократился на X% до X т-км и на - X% к декабрю. Динамика перевозки грузов и грузооборота в полувагонах по месяцам представлена на диаграммах.

Рисунок 55. Объем перевозок грузов в полувагонах по месяцам, млн тонн

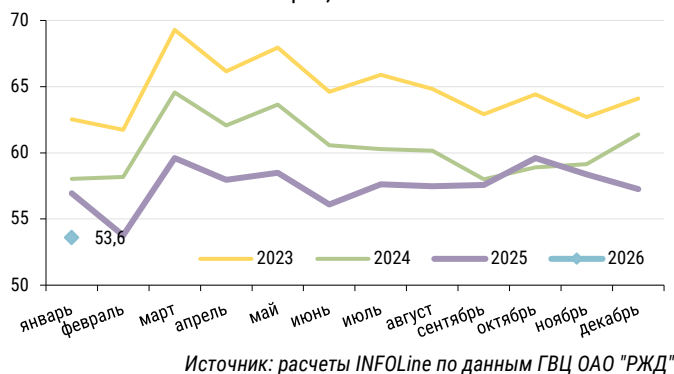
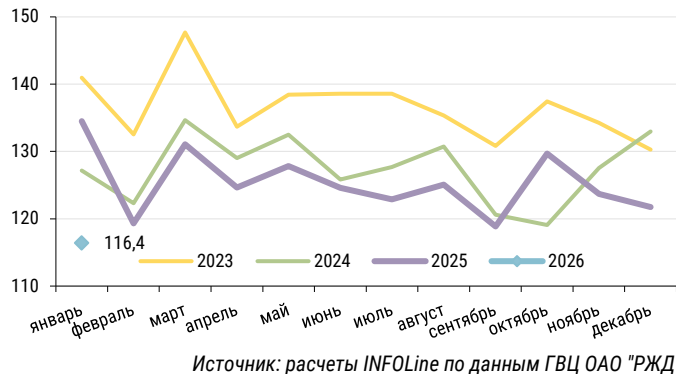
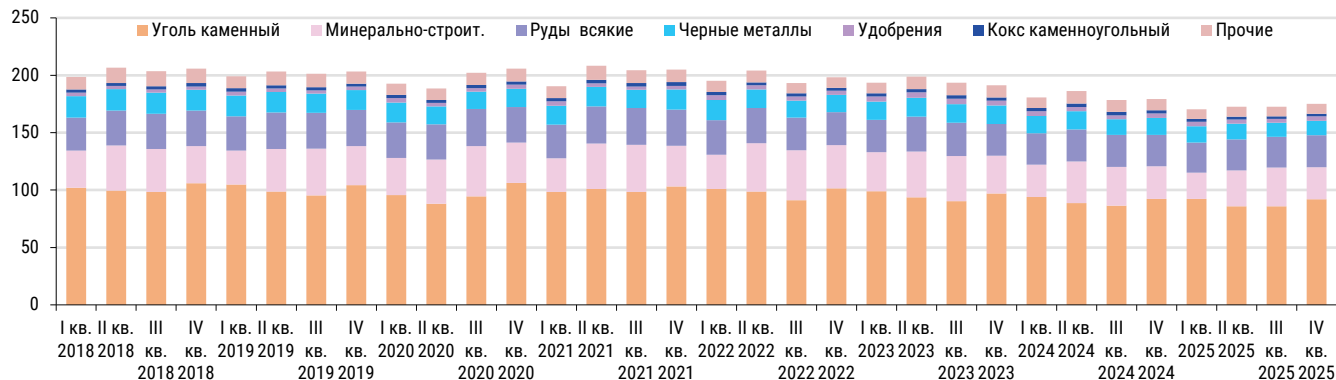


Рисунок 56. Грузооборот в полувагонах по месяцам, млрд т-км



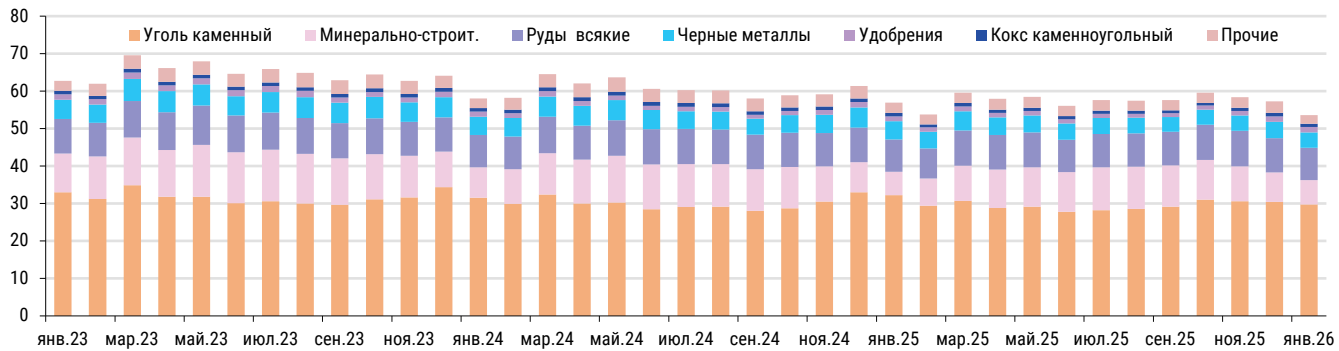
Динамика перевозки грузов в полувагонах по видам грузов представлена на диаграммах.

Рисунок 57. Объем перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по кварталам, млн тонн



Динамика перевозок грузов в полувагонах на диаграмме.

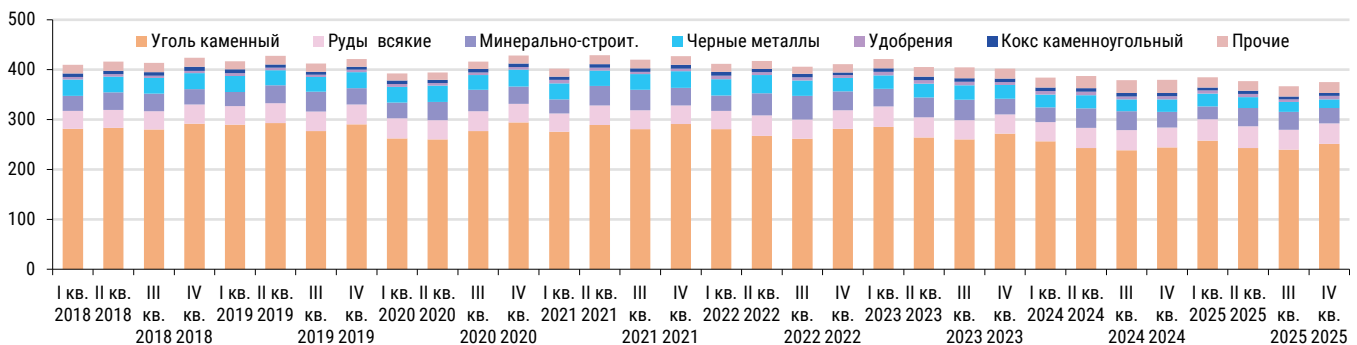
Рисунок 58. Объем перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по месяцам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Динамика грузооборота в полувагонах на диаграмме.

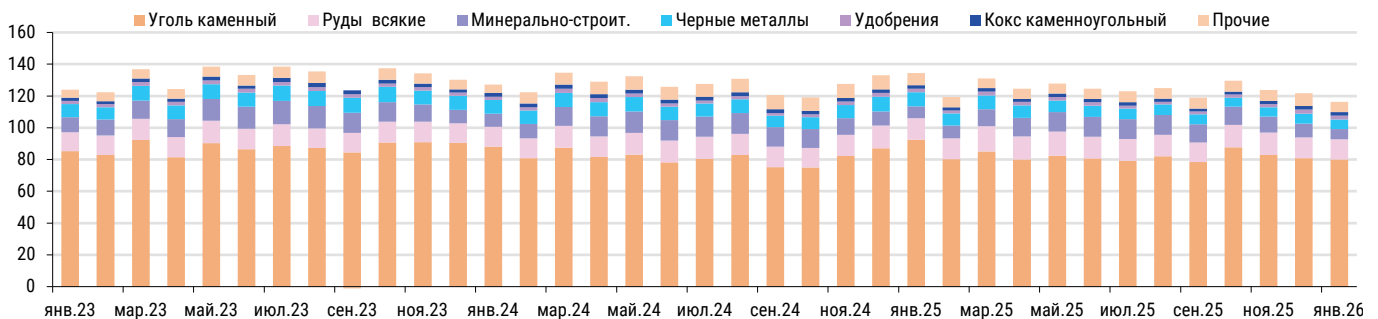
Рисунок 59. Грузооборот в полувагонах по видам грузов по кварталам, млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Грузооборот в полувагонах представлен ниже.

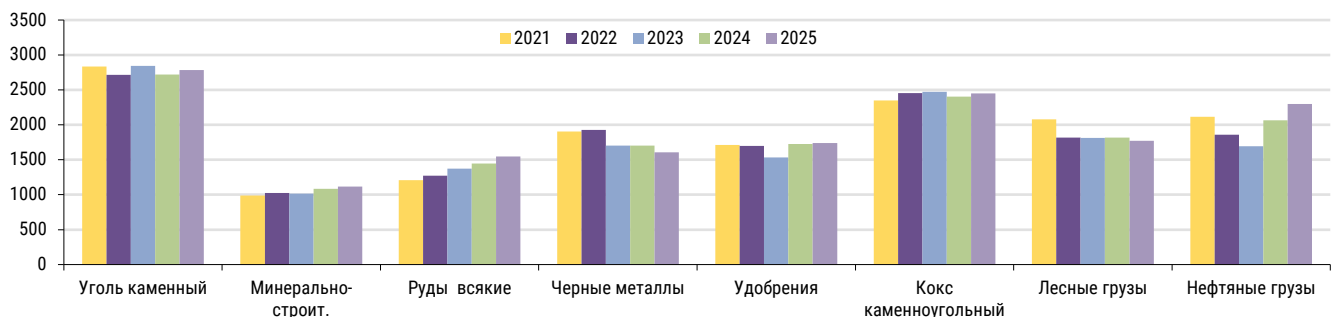
Рисунок 60. Грузооборот в полувагонах по видам грузов по месяцам, млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Среднее расстояние перевозок грузов в полувагонах по видам грузов.

Рисунок 61. Среднее расстояние перевозок грузов в полувагонах по видам грузов, км

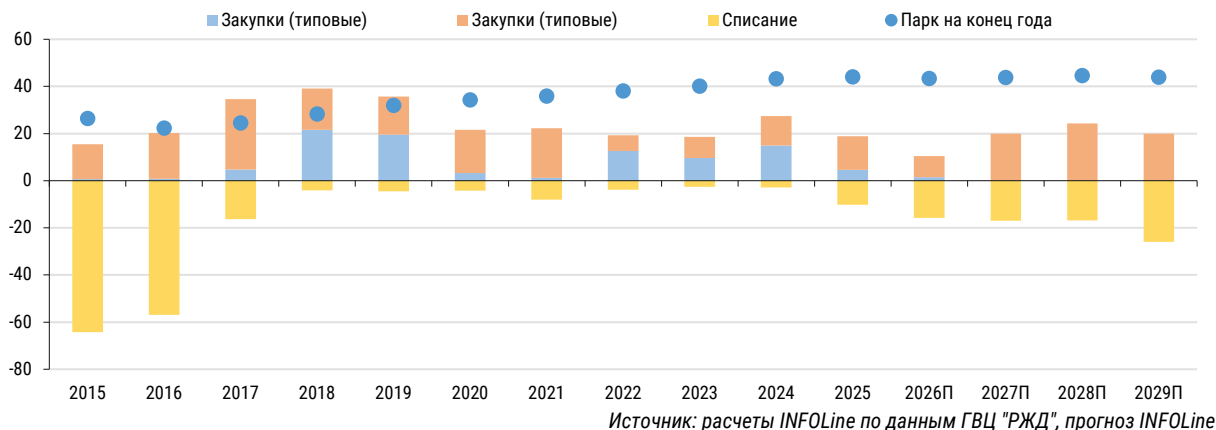


Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Прогноз спроса и предложения, закупок и списания

Прогноз закупок и списания полувагонов представлен ниже.

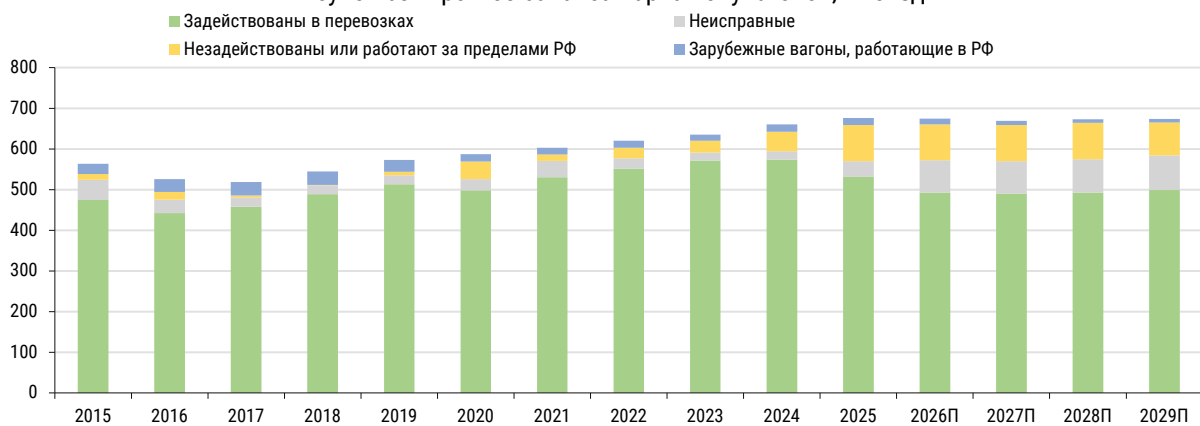
Рисунок 62. Закупки, списание и парк полувагонов и прогноз, тыс. ед.



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

Прогноз задействования полувагонов представлен ниже.

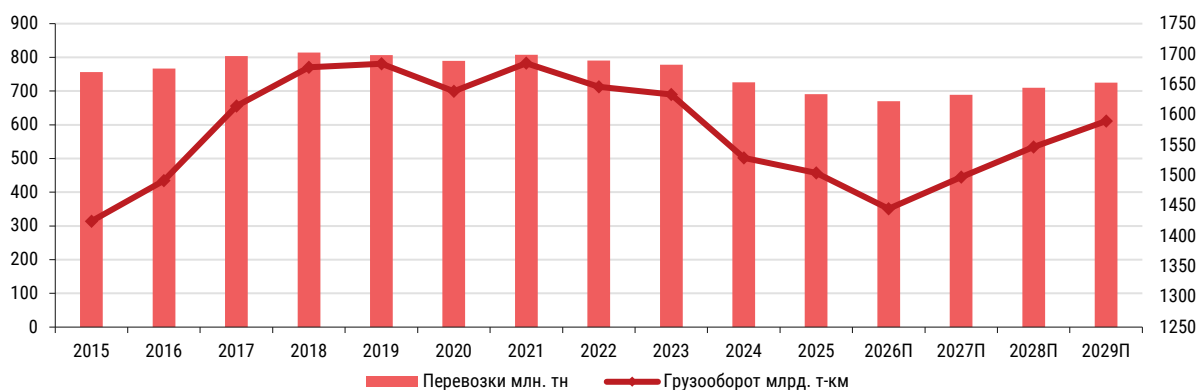
Рисунок 63. Прогноз баланса парка полувагонов, тыс. ед.



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

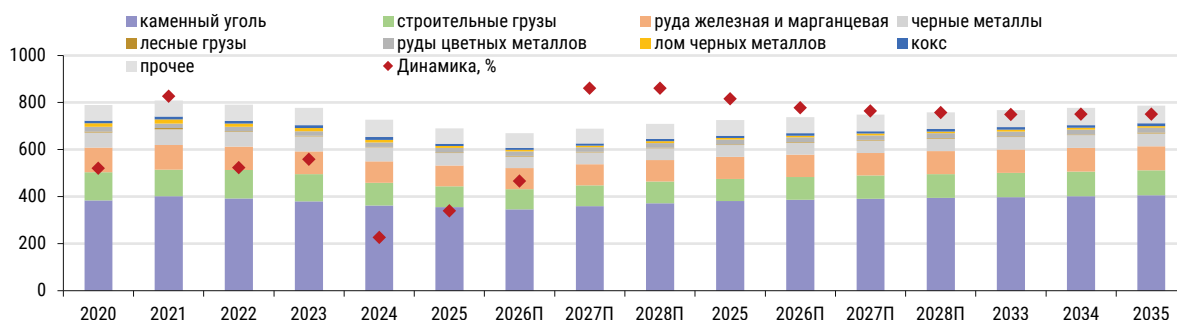
Прогноз перевозок и грузооборота в полувагонах представлен ниже.

Рисунок 64. Динамика и прогноз перевозок и грузооборота в полувагонах



Прогноз структуры перевозок в полувагонах представлен ниже.

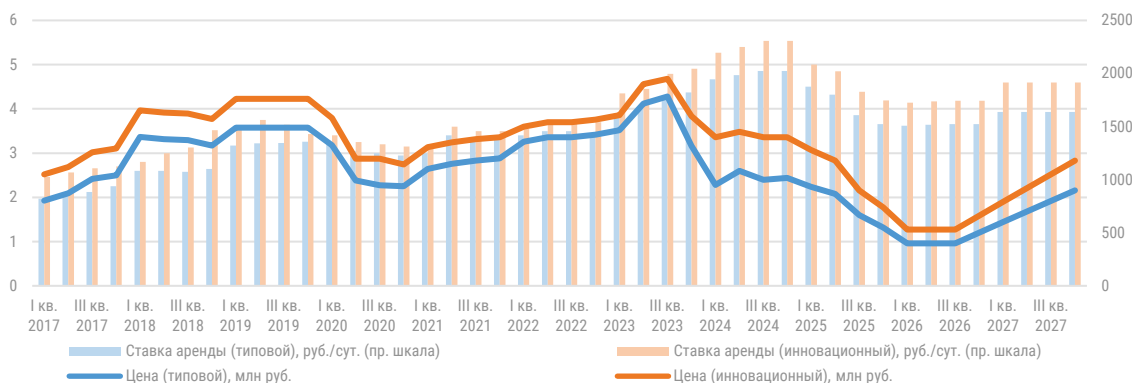
Рисунок 65. Динамика перевозок в полувагонах по видам грузов и прогноз, млн т



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

В течение 2025 г. ставки последовательно снижались и к концу года составили X руб. без НДС. В I кв. 2026 г. снижение продолжилось до X руб. без НДС и во II квартале 2026 года ставки остаются на минимальных уровнях.

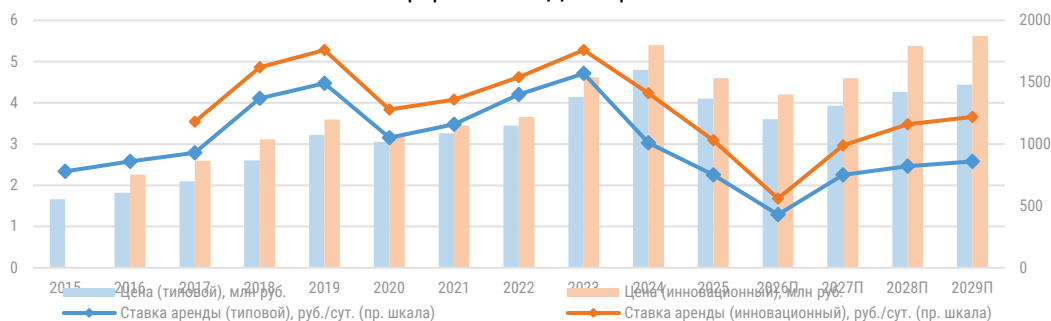
Рисунок 66. Ставки на рынке аренды и прейскурантные цены на универсальные платформы без НДС и прогноз



Источник: данные и оценки INFOLine

Ключевая ставка ограничивает спрос на технику, а политика ОАО "РЖД" способствует уходу грузов на автотранспорт, поэтому объемы перевозок в универсальных платформах продолжают сокращаться, а ставки остаются низкими.

Рисунок 67. Среднегодовые ставки на рынке аренды и прейскурантные цены на универсальные платформы без НДС и прогноз



Источник: данные и оценки INFOLine

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.

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 собственности⁴ (с учетом финансового лизинга) и управлении⁵, перевозкам грузов и валовой выручке (рейтинг по выручке формируется по итогам полного года).

Таблица 3. Ранговый рейтинг ТОП-30 операторов подвижного состава по итогам I кв. 2026 года⁶

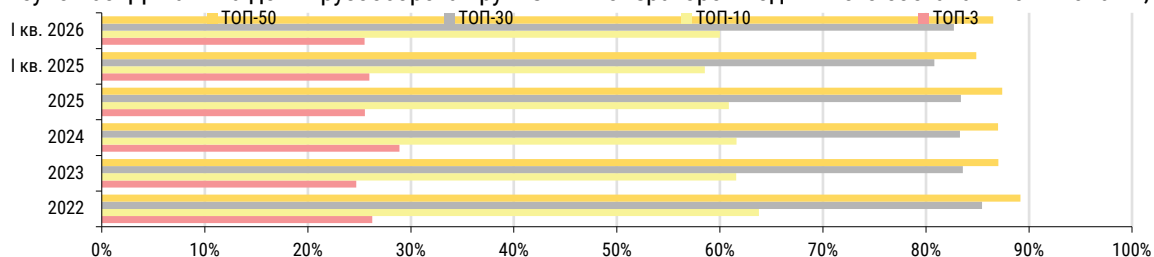
Название компании	Собственность ⁷		Управление		Перевозки		Выручка ⁸	Средний ранг		Место	
	2025	I кв. 2026	2025	I кв. 2026	2025	I кв. 2026		2025	I кв. 2026	2025	I кв. 2026
Первая грузовая компания, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Федеральная грузовая компания, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
НТК, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Атлант, ООО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Трансойл, ООО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

"-" показатель отсутствует или не может быть рассчитан

5.5 Рейтинг операторов по грузообороту

На долю ТОП-30 операторов в I кв. 2026 года пришлось 82,7% грузооборота железнодорожного транспорта, что на 1,9 п.п. больше, чем за I кв. 2025 года, причем доля ТОП-10 также увеличилась на 1,5 п.п. до 60%, а доля ТОП-3 сократилась на 0,5 п.п. до 25,5%.

Рисунок 68. Динамика доли грузооборота крупнейших операторов подвижного состава в 2022-2026 гг., %



Источник: INFOLine

АО "ФГК" по итогам I кв. 2026 года сократила грузооборот на X% до X т-км, а "ПГК" – на X% до X т-км.

На второе место по грузообороту поднялось ООО "Атлант", увеличившее его на X% до X т-км. Также наиболее динамичный рост грузооборота продемонстрировали "ТалТЭК Транс" (на X %) и "ЛУКОЙЛ-Транс" (на X%).

Таблица 4. Рейтинг операторов по величине грузооборота в 2022-2026 гг., млрд т-км

Оператор ⁹	2022	2023	2024	2025	I кв. 2025	I кв. 2026	Динамика I кв.	Место		Динамика мест	
							2026 г. к I кв. 2025 г., % ¹⁰	I кв. 2025	I кв. 2026		
Первая грузовая компания, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Федеральная грузовая компания, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

⁴ Сумма собственного парка грузовых вагонов, который находится на балансе компании, в том числе на условиях финансового лизинга (может быть передан в управление сторонним компаниям)

⁵ 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.

⁶ Данные рейтинга могут измениться к финальной версии исследования

⁷ С учетом финансового лизинга

⁸ Грузовладельцы ("Уралкалий", "Апатит", УГМК, Роснефть) не включаются в рейтинг по выручке, так как нет возможности выделить выручку, связанную с перевозками. "Трансойл", "Нефтетрассервис", "Уралхим-транс", "НТК" и "Первый промышленный оператор" не раскрывают финансовые показатели

⁹ Сортировка компаний в таблице осуществлена в соответствии с их ранговым рейтингом (раздел 1.1.)

¹⁰ Данные округлены до одного знака после запятой

Оператор ⁹	2022	2023	2024	2025	I кв. 2025	I кв. 2026	Динамика I кв. 2026 г. к I кв. 2025 г., % ¹⁰	Место		Динамика мест
								I кв. 2025	I кв. 2026	
НТК, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Атлант, ООО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Трансойл, ООО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

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

Таблица 5. Рейтинг операторов по отношению грузооборота к парку в управлении в 2022-2026 гг., млн т-км на вагон за период

Оператор	2022	2023	2024	2025	I кв. 2025	9 мес. 2025	Динамика 9 мес. 2025 г. к 9 мес. 2024 г., % ¹¹	Место ¹²		Динамика мест
								9 мес. 2024	9 мес. 2025	
Первая грузовая компания, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Федеральная грузовая компания, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
НТК, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Атлант, АО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Трансойл, ООО	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

Источник: расчеты и оценки INFOLine

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

5.7 Рейтинг лизинговых компаний на рынке операционного лизинга¹³

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

Парк ГК "Трансфин-М" по состоянию на 1.01.2026 г. насчитывает X вагонов. В 2023–2025 гг. было приобретено X крытых вагонов модели 11-6759 у ООО "НТП", все вагоны были переданы ООО "Атлант". Приобретя в I пол. 2025 г. ООО "Транслес" и ООО "Грузовая компания", ГК "Трансфин-М" увеличила парк в собственности на X тыс. ед. ПАО "Трансфин-М" передает в финансовый лизинг ООО "Атлант" и ее дочерним компаниям парк в размере X ед. (в основном полувагоны и крытые вагоны). Таким образом, у ПАО отсутствует внешний финансовый лизинг. ПАО "Трансфин-М" и ее дочерние компании передают сторонним операторам в операционный лизинг X ед. (X полувагонов, X крытых вагонов, X платформ (в т. ч. X фитинговых платформ), X тыс. цистерн).

В мае 2026 г. крупнейшая организация развития "ВЭБ.РФ" приобрела акции ГК "ГТЛК".

ВТБ Лизинг в 2025 г. сократил парк, сдаваемый в операционный лизинг до минимума в X ед. (выведено более X цистерн и 1600 фитинговых платформ).

Таблица 6. Рейтинг лизинговых компаний по парку, переданного в операционный лизинг, на конец периода

Наименование компании	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Место	
							2024	2025
ГК ГТЛК (АО "ГТЛК" и ООО "ГТЛК-1520")	*	*	*	*	*	*	*	*
ГК Трансфин-М	*	*	*	*	*	*	*	*
"Вектор Рейл"	*	*	*	*	*	*	*	*
Вестерн Петролеум Транспортейшн, ООО	*	*	*	*	*	*	*	*
СГ-транс, АО	*	*	*	*	*	*	*	*

Источник: данные компаний, (*) оценки INFOLine

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

¹¹ Данные округлены до одного знака после запятой
¹² Места приводится среди представленных в таблице крупнейших операторов
¹³ Обновление рейтинга оперлизинговых компаний осуществляется один раз в полугодие



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

"Евросиб СПб-транспортные системы", АО

Место в общем ранговом рейтинге **INFOLine Rail Russia TOP** в 2025 г.

Позиция № 21

↓ 3

Место в рейтинге **INFOLine Rail Russia TOP** по величине парка в управлении в 2025 г.

Позиция № 21

изменение

↑ 1

Место в рейтинге **INFOLine Rail Russia TOP** по величине парка в собственности в 2025 г.

Позиция № 27

места по сравнению с предыдущим годом

↓ 9

Место в рейтинге **INFOLine Rail Russia TOP** по объему перевозок грузов в 2025 г.

Позиция № 28

↓ 4

Место в рейтинге **INFOLine Rail Russia TOP** по валовой выручке в 2025 г.

Позиция № 12

↑ 2

Логотип	Объем перевозок грузов в 2025 г., млн тонн	Динамика перевозок грузов в 2025 г. к 2024 г., %	Объем перевозок грузов на 1 вагон в управлении в 2025 г., тонн на вагон в год
	X	X	X
	Валовая выручка в 2025 г., млрд руб.	Динамика валовой выручки в 2025 г. к 2024 г., %	Выручка на 1 вагон в управлении в 2025 г., тыс. руб. в день
	X	X	X
	Количество вагонов в управлении на 1.1.2026, ед.	Изменение количества вагонов в управлении в 2025 г. к 2024 г., ед.	Динамика количества вагонов в управлении в 2025 г. к 2024 г., %
	X	X	X
	Количество вагонов в собственности на 1.1.2026, ед.	Изменение количества вагонов в собственности в 2025 г. к 2024 г., ед.	Динамика количества вагонов в собственности в 2025 г. к 2024 г., %
	X	X	X



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

Краткое описание бизнеса

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

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

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

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

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

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

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

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

Динамика парка подвижного состава

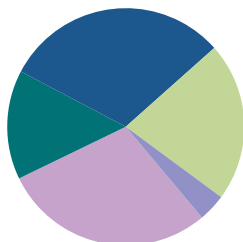
По итогам 2025 г. парк в управлении сократился на X до X ед., а в собственности и финансовом лизинге – на X ед. до X ед. (часть парка компании переведена из лизинга в аренду). За I кв. 2026 г. парк в управлении сократился на X ед., а в собственности и финансовом лизинге – на X ед.

Рисунок 69. Динамика парка подвижного состава в управлении и собственности (с учетом финансового лизинга) компании, тыс. ед.



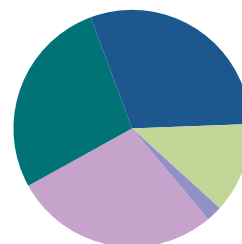
Парк состоит из полувагонов, крытых вагонов и платформ.

Рисунок 70. Структура парка в собственности компании на 1.04.2026, %



Источник: данные компании

Рисунок 71. Структура парка в управлении компании на 1.04.2026, %

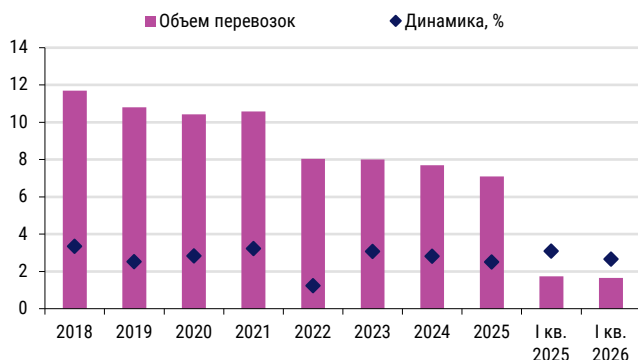


Источник: данные компании

Динамика перевозок грузов

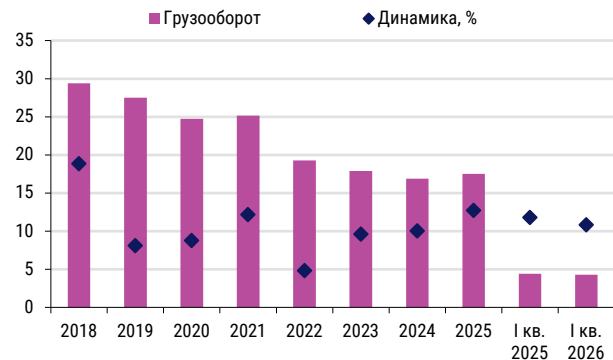
За 2025 год грузооборот увеличился на X% до X т-км, а объем перевозок – сократился на X% до X т. За I кв. 2025 года грузооборот сократился на X% до X т-км, а объем перевозок – на X% до X т.

Рисунок 72. Динамика объема грузовых перевозок АО "Евросиб СПб-ТС" в 2018-2026 гг., млн тонн



Источник: данные компании

Рисунок 73. Динамика грузооборота АО "Евросиб СПб-ТС" в 2018-2026 гг., млрд т-км

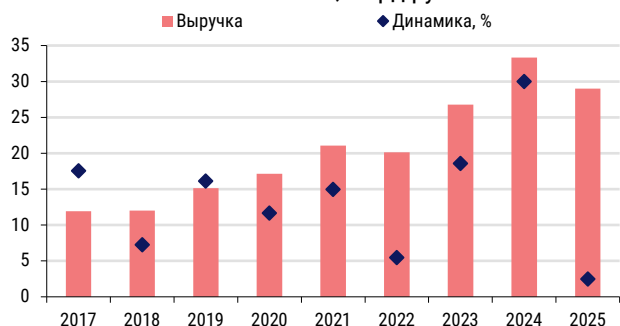


Источник: данные компании

Финансовые показатели

За 2025 год выручка компании сократилась на X% до X руб., а чистый убыток вырос в X раза до X руб. В 2024 году компания выплатила дивиденды в размере X млрд руб.

Рисунок 74. Динамика выручки компании в 2017-2025 гг., млрд руб.



Источник: данные компании

Рисунок 75. Динамика чистой прибыли компании в 2017-2025 гг., млрд руб.



Источник: данные отчетности по РСБУ

Перечень продуктов INFOLine по железнодорожному транспорту и рынкам подвижного состава

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

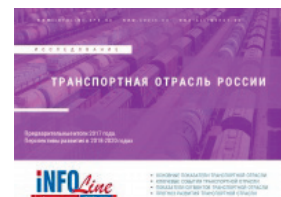
В условиях нестабильной экономической ситуации и изменений условий государственного регулирования на рынке возрастает потребность в актуальной информации. При этом в связи с малым количеством публичных компаний и высоким уровнем закрытости большинства игроков, в транспортной отрасли отсутствует единая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

Направление 1. Готовые исследования

"Транспортная отрасль России 2026 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.



Дата выхода: **Июнь 2026**
Количество страниц: **210**
Способ предоставления: **Электронный/Печатный**
Стоимость: **180 000 руб.**

■ "Рынок грузового железнодорожного транспорта РФ. Итоги 2025 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.

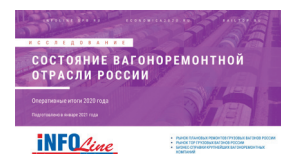
Исследование включает в себя описание **60 железнодорожных операторов России** и анализ рынков **10 видов грузового подвижного состава**. Более **400 графиков и диаграмм**.



Дата выхода: **Март 2026**
Количество страниц: **Более 300**
Способ предоставления: **Электронный/Печатный**
Стоимость: **120 000 руб.**

■ "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: **Апрель 2021 (обновление по запросу)**
Количество страниц: **60**
Способ предоставления: **Электронный/Печатный**
Стоимость: **150 000 руб.**

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:	60 000 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 2025 г.	70 000 руб.
База данных "900 крупнейших собственников и операторов подвижного состава России и стран ближнего зарубежья."	Март 2026 г.	90 000 руб.

Направление 4. Тематические новости и индивидуальные мониторинги

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

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

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



Внимание! Вышеперечисленный набор продуктов и направлений может быть дополнен.

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

запросу клиентов и др.

Всегда рады вам помочь! Получить демоверсии и презентации исследований, а также задать вопросы вы можете, обратившись к нашим менеджерам по телефонам:

+7 (812) 322 68 48, +7 (495) 772 76 40 или по почте: research@advis.ru