



На перпендикулярных рельсах

Железные дороги раскололись на восточный и западный полигон. И это отражает сильный дисбаланс экономики



Фото: Евгений Епанчинцев / ТАСС

12:10, 19 декабря 2025,

Дмитрий Прокофьев

редактор отдела экономики

полную версию материала со всеми мультимедиа-элементами
вы можете прочитать [по этой ссылке](#) или отсканировав QR-код →



Железная дорога всегда служила барометром экономической конъюнктуры. Но цифры статистики за 11 месяцев 2025 года — погрузка 1021,3 млн тонн (-5,6%) и грузооборот 2269,3 млрд тонн (-1,4%) — лишь симптомы глубинных процессов. За ними стоит новая реальность: ОАО «РЖД» перестает быть универсальным интегратором национальной экономики и превращается в специализированного оператора экспортных коридоров, преимущественно восточного направления. Этот переход сопровождается болезненными, но закономерными процессами: атрофией одних функций и гипертрофированным развитием других.

Представьте себе большую квартиру, где живут два соседа. Один сосед (назовем его «Экспортер») активно работает, заказывает товары, отправляет посылки — у него кипит жизнь. Второй сосед («Внутренний Потребитель») в этом году приуныл — сидит дома, меньше тратит, ремонт отложил.

Российские железные дороги в 2025 году — это как коридор между комнатами этих двух соседей. По нему постоянно носят то посылки «Экспортера», то покупки «Внутреннего Потребителя». И сейчас ситуация такая: «Экспортер» работает, а «Внутренний Потребитель» почти не выходит из комнаты.

Анатомия раскола

Если раньше железная дорога напоминала кровеносную систему единого организма, то сегодня она больше похожа на два независимых контура, слабо связанных между собой. Первый контур — экспортный, сырьевой, «восточный». Он живет по законам глобального рынка, ориентирован на покупателей в Азии и демонстрирует удивительную

устойчивость, а иногда и рост. Второй контур — внутренний, промышленный. Он зависит от инвестиционного климата внутри России, состояния строительной отрасли и покупательной способности населения — и находится в глубокой депрессии. Эта разноскоростная модель экономики напоминает упряжку с «парой гнедых», где тянет только одна лошадь.

Экспортный контур работает как пулемет. Возьмем уголь — традиционный «хлеб» РЖД, занимающий 29,1% всей погрузки. Казалось бы, небольшое падение на 1,5% — не катастрофа. Но за этой цифрой скрывается настоящая революция:

внутри России угля везут все меньше,
зато экспорт на Восток вырос на 5,3%.

Угольные электростанции в европейской части страны получают меньше топлива по железной дороге, зато угольные терминалы в портах Ванино и Находки работают на пределе.

Проблема тарифов на перевозки каменного угля является одним из самых острых отраслевых вопросов. Более половины угля отправляется на экспорт, и эти отгрузки критически зависят от мировых цен, курса рубля и тарифа. За 2022–2024 годы общий рост железнодорожных грузовых тарифов составил +64,5%, при этом доходная ставка от перевозок угля выросла на 78%, а для экспорта — на 91%, тогда как средняя ставка по всем грузам — лишь на 53%. Хотя доходность перевозок угля по итогам 2024 года на 45% ниже средней по всем грузам, тарифная нагрузка на угольщики выросла практически на пятую часть.

Еще более показательная история — с удобрениями. Здесь мы видим не просто устойчивость, а настоящий взлет: общий рост на 4,5%, а экспорт на восток — на феноменальные

72,3%! Химическая промышленность совершила то, что не удалось многим другим отраслям, — не просто сохранила, но кратно нарастила экспорт в новых географических условиях.



Фото: Сергей Мальгавко / ТАСС

Но самый парадоксальный случай — железная руда. При почти нулевом изменении общего объема (-0,6%) происходит вот что: экспорт вырос на 10,5%, а поставки российским металлургическим заводам упали на 8–9%. Руда — это связующее звено между горнодобывающим и металлургическим комплексами. Ее переориентация на экспорт означает разрыв одной из ключевых цепочек в отечественной промышленности.

Внутренний контур переживает системный кризис. Черные металлы — падение на 17,4%, причем отрицательная динамика наблюдалась все 11 месяцев без исключения. Доля железных дорог в перевозках металлургических предприятий

сократилась с 60% до менее чем 35%. Еще более красноречив обвал перевозок лома черных металлов на 33,2% — лом появляется при демонтаже старых объектов и активной металлообработке.

Данные по строительным грузам (-11,0%) и цементу (-12,6%) завершают картину. Доля железнодорожных перевозок цементных заводов упала с 70% до примерно 35%. Под влиянием внешних негативных факторов доставка строительных грузов снизилась на 11%, но часть этого снижения — следствие переключения объемов на автомобильный транспорт и водную доставку. Дополнительные объемы грузов были, но на РЖД их не смогли отправить из-за логистических ограничений. Причины ухода грузов — длительность доставки, ускоренный рост тарифов, непрогнозируемые сроки приема груза и непредсказуемость сроков доставки.

Особняком стоит зерно — идеальный пример сезонно-экспортного груза. Общее падение на 16,6% за 11 месяцев скрывает взрывной рост с августа по ноябрь: +8%, +4,6%, +22,6% и +26,8% соответственно. Новый урожай запустил конвейер. Однако конвейер экспортный.

Когда скорость растет, а эффективность падает

Качество эксплуатационной работы на сети ОАО «РЖД» изменилось. С одной стороны, поезда поехали быстрее: участковая скорость выросла на 9,0% за 11 месяцев — лучший результат за пять лет. С другой — вагонный парк погрузился в глубокий кризис.

Рост скорости — не однозначное благо. Он во многом стал следствием снижения плотности движения: меньше поездов — проще управлять. Плюс изменилась структура потока: выросла доля дальних экспортных составов (более 3000 км), которые

требуют меньше маневровых работ.

Вагонный кризис — болезненная проблема всей системы. Цифры говорят сами за себя: на путях в ноябре — 1,4 млн вагонов, из них 252 000 (18%) не в рабочем парке. Они просто простаивают. Это — «замороженный» капитал операторов, исчисляемый миллиардами рублей.

Но главная проблема кроется в анализе оборота вагона. Время под грузовыми операциями (то есть у клиентов) выросло на 25,1%. А время на технических станциях РЖД сократилось на 13,6%. Что это означает?

РЖД научились быстрее перерабатывать вагоны на своих узлах. Но когда вагон прибывает к клиенту — на завод, в порт, на склад — он там застревает на недели.

По результатам опроса владельцев путей необщего пользования, 96% сталкиваются с задержками, а средний простой достиг 49 вагоно-часов и продолжает расти. Вагоны проходят все проверки, но остаются стоять.

Причины — дефицит поездной и маневровой тяги, кадровые и технологические сбои. Один маневровый локомотив сегодня обслуживает до четырех станций, ожидание может длиться до двух суток. Более половины компаний уже получали претензии от контрагентов и штрафы, хотя объективно не могут освободить инфраструктуру: их пути забиты вагонами, которые РЖД не принимает на сеть.

Товарное зеркало экономики

Контейнерные перевозки — это взгляд на мир товаров, индикатор состояния обрабатывающей промышленности, торговли и потребительского спроса. Объем контейнерных перевозок за январь–ноябрь 2025 года снизился до 6,9 млн TEU против 7,2 млн TEU за аналогичный период 2024 года.

Картина последовательна.

- С одной стороны — падение. Автомобили и комплектующие: -41,3%. Строительные материалы в контейнерах: -37,1%. Машины и станки: -19,5%.
- С другой стороны — рост. Цветные металлы: +25,0%. Бумага: +8,6%. Сахар: +21,6%. Прочие продовольственные товары: +16,4%.

Ключевой факт: общий объем груженых контейнеров упал на 6,7%, но объем контейнеров, отправленных на экспорт, вырос на 8,9%. Это микромодель всей системы: внутренний контейнерный поток сжимается, внешний — расширяется.

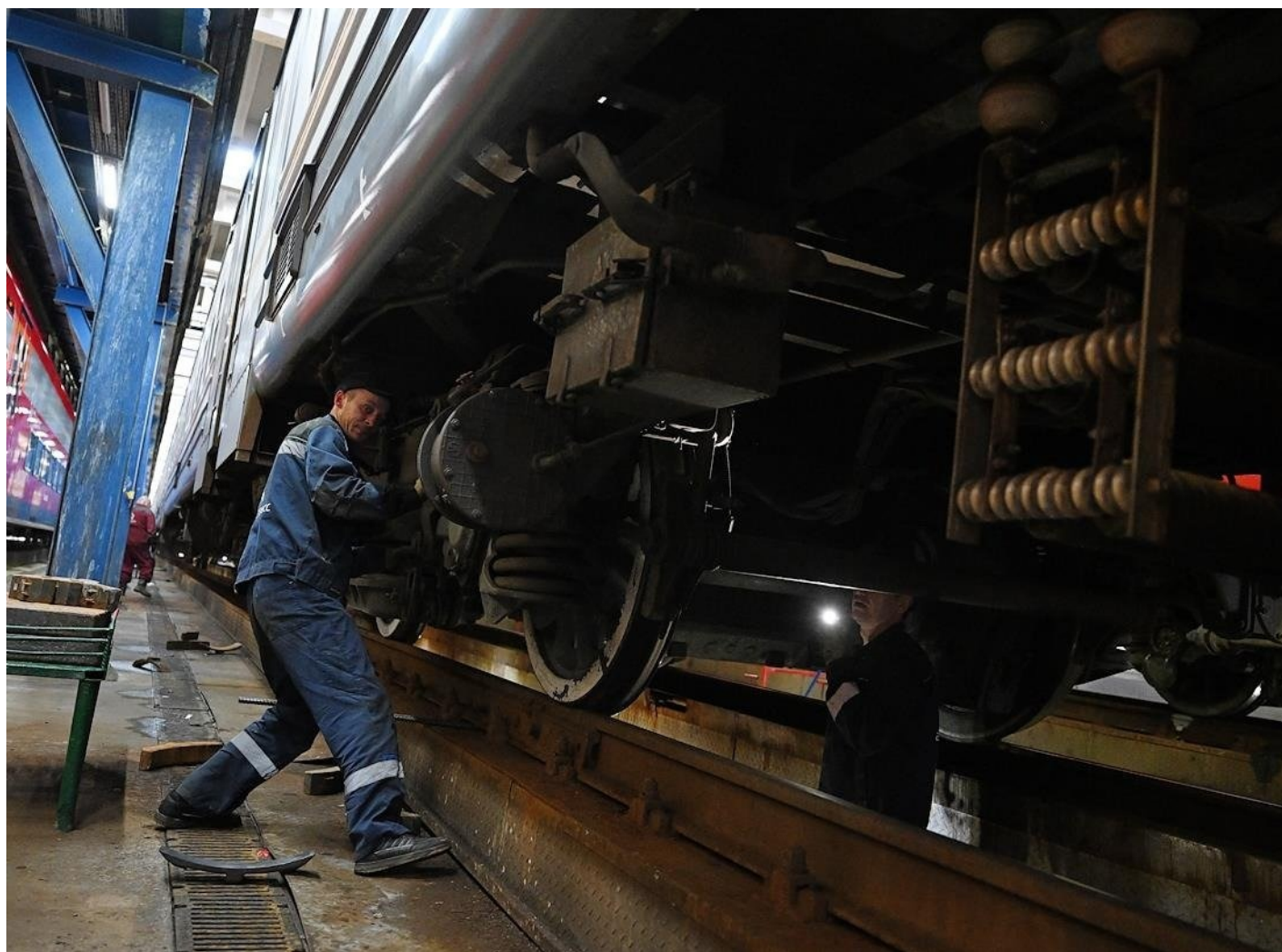


Фото: Игорь Иванко / Коммерсантъ

При этом говорить об уходе грузов на автотранспорт не вполне корректно. На самом деле грузы уходят в единый технологический комплекс «склады + автотранспорт». За последние 20 лет парк грузовиков в России вырос более чем на 2 млн единиц, а протяженность автодорог общего пользования за 14 лет удвоилась. Парк средне- и крупнотоннажных грузовиков с 2015 года практически не растет — давление государства делает этот сегмент менее привлекательным. За 25 лет появилось более 55 млн кв. м складов классов А и В — почти всегда без железнодорожных примыканий.

Сформировалась логистика нового типа: производитель — крупный грузовик — склад — малотоннажник — потребитель. Именно эта модель «съела» значительную часть грузовой базы. Контейнерные поезда в эту систему встроены слабо. Цепочка с железной дорогой длиннее, контейнерные терминалы не

являются логистическими центрами, а у РЖД и операторов нет компетенций по управлению складской логистикой.

Вагон качается

2025 год прошел под знаком сокращения объемов вагоностроения. Особенно сильно упало производство во II полугодии, когда ежемесячный выпуск составил менее 4 тыс. вагонов. В октябре объем выпуска подвижного состава упал более чем на 50% к прошлогоднему уровню.

За 10 месяцев производство полувагонов сократилось почти на 23%, платформ — на 19,4%, хопперов — на 81,5%, крытых вагонов — на 34%. В плюсе из массовых видов оказались только цистерны — их выпуск увеличился на 48%, до 15 тыс. ед., преимущественно за счет нефтебензиновых.

Вагоностроителям приходится корректировать стратегию. Наименьший спад объемов — у производителей, вышедших на рынок цистерн и увеличивших выпуск полувагонов с осевой нагрузкой 25 тс. И такой низкий спрос на грузовые вагоны в России ожидается до 2030 года — отчасти это общемировое явление.

В 2026 году может быть построено 43 тыс. вагонов, ориентировочно 40–42 тыс. Будут сокращаться объемы выпуска полувагонов и цистерн, но вагоностроители будут сосредотачиваться на выпуске специализированного парка.

Какой объем производства необходим? В 2018 году давался расчет: 30–35 тыс. вагонов ежегодно. Сейчас оптимальная цифра — около 50 тыс., но это зависит от рода подвижного состава. Важно учитывать не только текущие запросы, но и установленные сроки службы современных вагонов, включая инновационные модели с более высоким эксплуатационным ресурсом.

Восток и все остальное

Российские железные дороги сегодня похожи на тело, в котором одна рука (Восточный полигон) активно тренируется и становится сильнее, а другая (внутренняя сеть) постепенно атрофируется от бездействия. Система железных дорог не просто отражает раскол между экспортным и внутренним секторами — она материализует и усиливает этот раскол.

Восток и Запад российской железнодорожной сети сегодня живут в разных реальностях. Восточный полигон — точка концентрации ресурсов: 42% инвестиций РЖД (в 2020-м — 28%), загрузка 87–92% от проектной мощности. Здесь идут мегапроекты по удвоению пропускной способности БАМа и Транссиба.

«Западная» сеть медленно деградирует. Снижение загрузки на направлениях Москва — Санкт-Петербург (-18%), Москва — Юг (-22%), Урал — Центр (-15%). Экономика безжалостна: себестоимость содержания 1 км пути — 1,8–2,4 млн рублей в год, а доходность малодеятельных участков — всего 0,3–0,8 млн рублей.

По сути, это две разные железные дороги в одной компании. Железная дорога всегда обеспечивала единство экономического пространства. Ее сегодняшняя трансформация — это проекция более глубоких процессов: перехода от модели интегрированной национальной экономики к модели анклавного развития, обеспечиваемого правительственными расходами.

ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:



[Баксов нет, но вы держитесь](#)

Действительно ли Россия «опухла от долларов»

13:27, 10 декабря 2025, Дмитрий Прокофьев