



## 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



**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 угольщиков 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.

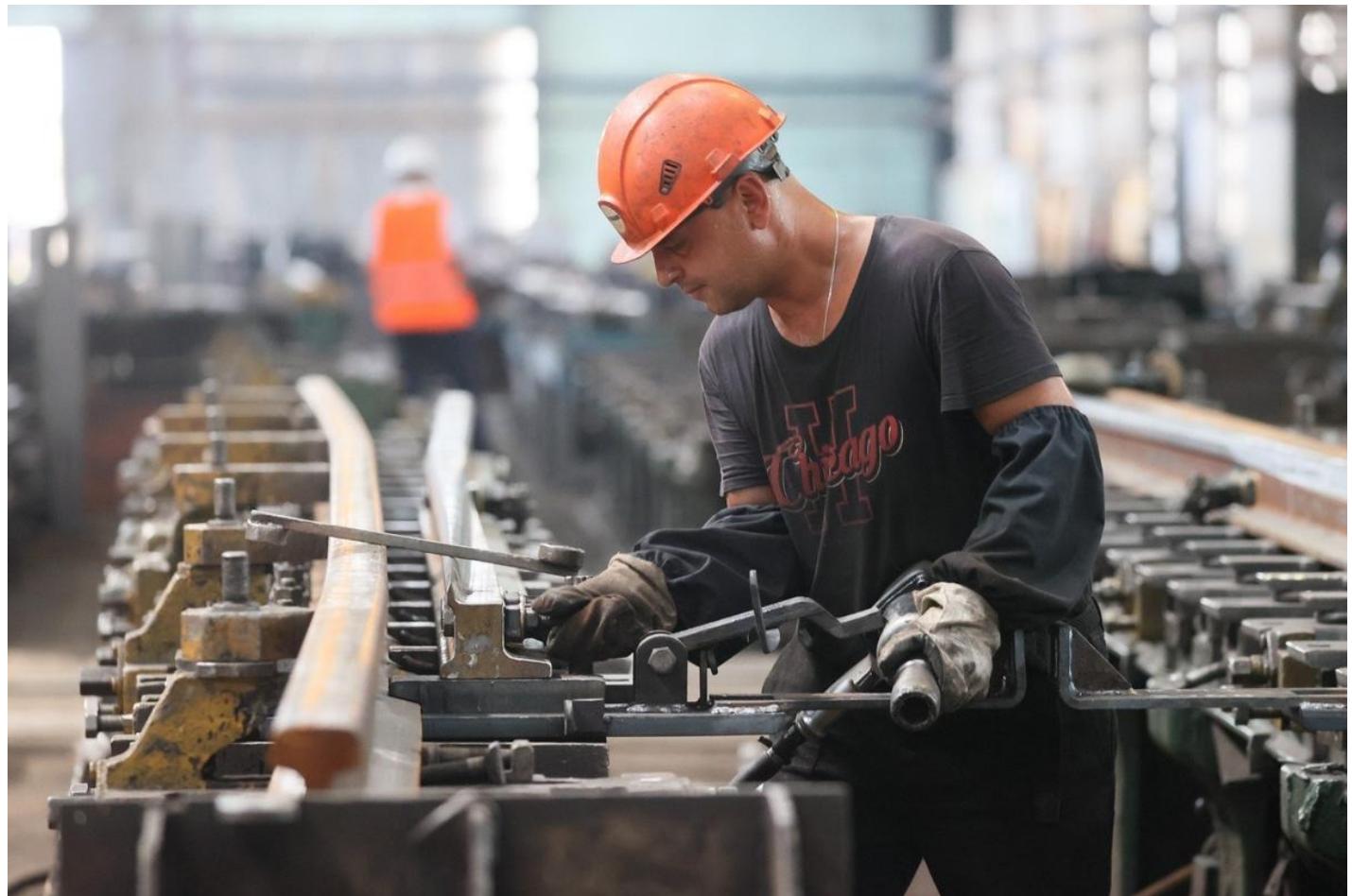


Фото: Сергей Мальгавко / ТАСС

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 простояивают. 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.

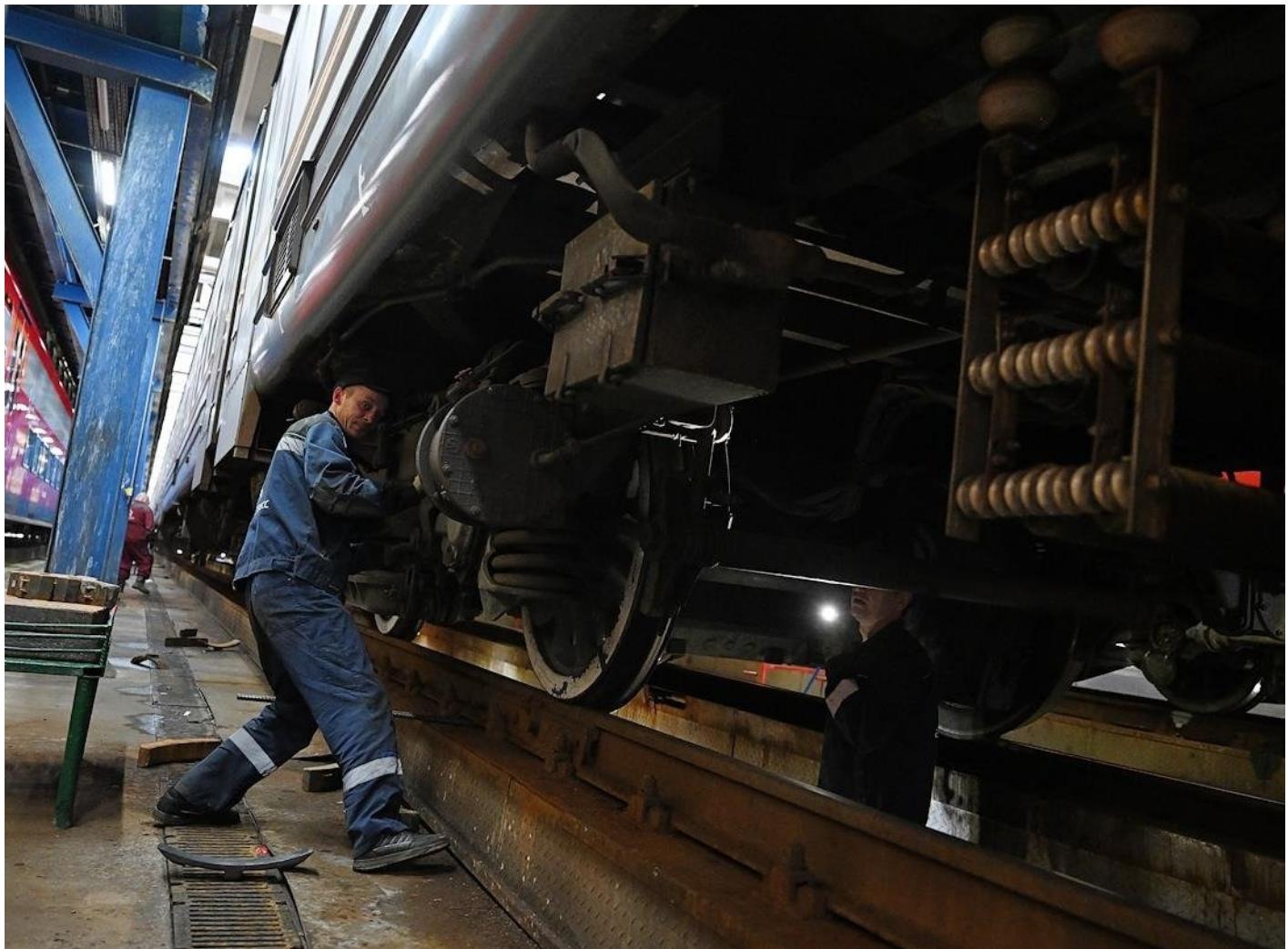


Фото: Игорь Иванко / Коммерсантъ

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](#)