

Кирык Е.И.,

студент 6 курса (группа ЗТМД-120)

*«Владимирский Государственный университет имени Александра
Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых (ВЛГУ)»*

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

***Аннотация:** Данная статья представляет собой комплексный анализ стратегических перспектив развития грузовых железнодорожных перевозок в Российской Федерации. Железнодорожный транспорт рассматривается как ключевой элемент национальной экономической системы. В статье исследуются основные показатели деятельности ОАО «РЖД» как системообразующей компании отрасли. Анализируется текущая структура грузооборота и её изменения в условиях глобальной трансформации.*

***Ключевые слова:** ОАО «РЖД», грузовые перевозки, стратегическое планирование, грузооборот.*

STRATEGIC PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF FREIGHT RAIL TRANSPORTATION IN RUSSIA

***Annotation:** This article is a comprehensive analysis of the strategic prospects for the development of freight rail transportation in the Russian Federation. Railway transport is considered as a key element of the national economic system. The article examines the main performance indicators of JSC "Russian Railways" as a backbone company of the industry. The current structure of cargo turnover and its changes in the context of global transformation are analyzed.*

***Keywords:** Russian Railways, freight transportation, strategic planning,*

cargo turnover.

Рынок грузовых перевозок является фундаментом российского железнодорожного бизнеса. Системообразующая компания отрасли, ОАО «РЖД», формирует на этом рынке более 80% своих доходов. Доля железных дорог в грузообороте транспортной системы страны возросла с 39 до 47,5%. Если исключить специализированный трубопроводный транспорт, этот показатель увеличился с 83 до 86,7%. В коммерческом грузообороте (без учета трубопроводов) роль железных дорог превышает 90% [6].

Важнейшей особенностью отрасли является перевозка всего спектра грузов вне зависимости от их доходности. На данный момент в структуре доминируют низкодходные грузы, доля которых в общесетевой погрузке устойчиво превышает 52%. Ключевым товаром в этой категории остается каменный уголь. Однако в последние годы наметилась тенденция к снижению его объемов. За период с 2019 по 2022 год абсолютные объемы погрузки угля сократились на 4,7%, а его доля в погрузке снизилась на 0,4 процентных пункта.

Динамика грузоперевозок за 10 месяцев 2024 года показывает снижение на 4,3% по сравнению с аналогичным периодом 2023 года. Совокупная погрузка за этот период составила около 986,6 млн тонн против 1032,7 млн тонн годом ранее. При этом по отдельным позициям наблюдается рост. Погрузка химических и минеральных удобрений в 2024 году увеличилась на 6,5%. Это связано с ростом спроса на международном рынке и использованием контейнерных перевозок для транспортировки химикатов [6].



***Рисунок 1. Динамика изменений грузовых перевозок по видам транспорта
10 месяцев 2024 г. к 2023 году***

Ключевым ограничителем роста выступает дефицит пропускной способности железных дорог в направлении восточных портов. В 2024 г. ежемесячное невыполнение заявок на перевозку достигало четверти объема.

Особое внимание уделяется модернизации Восточного полигона. Данный термин обозначает совокупность железнодорожных линий в границах Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорог, включая Байкало-Амурскую (БАМ) и Транссибирскую магистрали. Первоисточником термина и концепции его развития является комплекс нормативных актов Правительства РФ и программных документов ОАО «РЖД» (в частности, «Паспорт проекта модернизации железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба», утвержденный в 2013-2014 гг.) [5].

В январе-апреле 2024 года погрузка в восточном направлении выросла на 3%, несмотря на общее снижение по сети. Внутривосточные перевозки в сторону Восточного полигона за тот же период увеличились на 17%. Это обусловлено ростом поставок товаров второго передела, обеспечивающих прирост ВВП.

Однако инфраструктура работает на пределе возможностей. Загруженность дорог Восточного полигона в 2024 году достигла более 97%. Для решения этой проблемы федеральным законом продлены особые условия регулирования градостроительных отношений для ускорения модернизации БАМа и Транссиба до конца 2033 года.

В структуре погрузки в 2024 г. преобладают каменный уголь (28,1%),

нефть и нефтепродукты (17,6%), а также строительные грузы (9,4%) (рисунок 2).

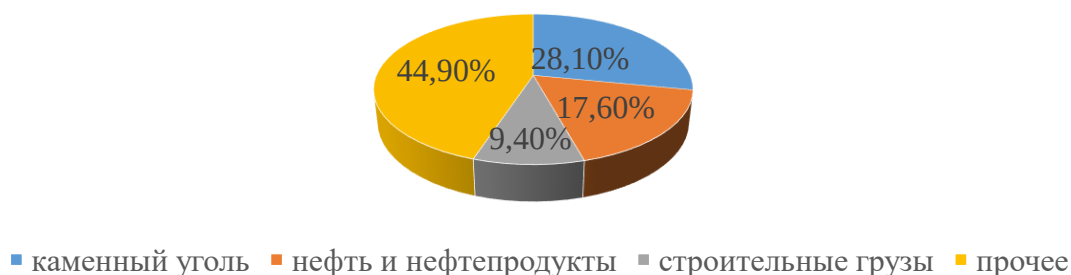


Рисунок 2. Структура погрузки в 2024 г., %

Базовые принципы развития зафиксированы в Транспортной стратегии РФ до 2030 года и прогнозе до 2035 года [2]. Указ Президента от мая 2024 года № 309 определяет национальные цели, где эффективная транспортная система является приоритетом. Одной из задач является увеличение объема перевозок по международным транспортным коридорам (МТК) не менее чем в полтора раза к 2030 году по сравнению с уровнем 2021 года [3].

Одной из острых проблем остается нехватка локомотивной тяги. В начале 2024 года значительное число поездов было отставлено от движения, особенно на Дальневосточной, Свердловской и Южно-Уральской дорогах. Причиной 63% случаев бросания поездов стало недосодержание парка. Также отмечается недостаточная надежность нового парка: у 60% техники не выдерживается коэффициент технической готовности.

Другим ограничителем является высокая стоимость логистики. С 1 декабря 2024 года тарифы РЖД были проиндексированы на 13,8%. Это направлено на финансирование инвестиционной программы, которая в 2024 году была утверждена в объеме 1,27 трлн рублей. Однако на 2025 год объявлено о возможном сокращении инвестпрограммы на 40% [10].

Стратегическим направлением является цифровая трансформация отрасли до 2030 года. Внедрение Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП) позволит перейти на электронный

документооборот. Эксперименты с электронными накладными e-CMR показали экономию до 13 евро на каждом документе.

Развивается практика тяжеловесного движения. Использование инновационных вагонов с нагрузкой 25 тс позволяет перевозить на 6 млн тонн грузов больше в годовом выражении на Дальневосточной магистрали. Доля таких вагонов в перевозках к портам Дальнего Востока достигла 63%.

В академической среде обсуждается переход к немецкой холдинговой модели. Она предполагает сохранение единого управления инфраструктурой при допущении реальной конкуренции перевозчиков. Для этого необходима приватизация локомотивного парка и устранение перекрестного субсидирования. Новая модель тарификации, учитывающая конкретные маршруты и клиентов, должна вступить в силу в 2026 году.

Российский железнодорожный транспорт находится в фазе глубокой структурной и географической трансформации. Несмотря на инфраструктурные ограничения и санкционное давление, отрасль демонстрирует высокую адаптивность, переориентируя потоки на Глобальный Юг и Восток. Завершение модернизации Восточного полигона, реализация потенциала МТК «Север – Юг» и внедрение цифровых систем управления станут залогом технологического суверенитета и экономического роста России до 2030 года.

Таким образом, стратегические перспективы развития грузовых железнодорожных перевозок в России определяются необходимостью адаптации к новой геополитической реальности и обеспечения логистического суверенитета страны. Ключевым вектором развития выступает «разворот на Восток», где модернизация Восточного полигона (БАМ и Транссиб) должна обеспечить провозную способность в 180 млн тонн к 2025 году. В арктической зоне приоритет отдается Северному широтному ходу, а железнодорожные подходы к портам будут обеспечивать до 40% грузовой базы Северного морского пути.

Технологическое обновление отрасли связано с внедрением

инновационного восьмиосного подвижного состава, такого как цистерны «Находка» и полувагоны «Урал», повышающих массу поезда без увеличения его длины. Для возвращения высокодоходных грузов с автотранспорта внедряются скоростные платформы «Заря», способные развивать скорость до 140 км/ч. Цифровая трансформация направлена на создание «умной» железной дороги на базе Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП).

Важной задачей является сокращение типового времени досмотра грузового транспорта на границе до десяти минут. Технологии «виртуальной сцепки» уже позволяют сокращать интервалы между попутными поездами с 12 до 6 минут. К 2035 году планируется достижение 100%-й доли электронных перевозочных документов (e-CMR, e-СМГС) для создания бесшовной логистики. Прогнозируется, что к 2030 году экспорт транспортных услуг России за счет железнодорожных перевозок возрастет более чем в 3,6 раза. Тем не менее, отрасль сталкивается с вызовом критического износа основных фондов, который по тепловозам и вагонам превышает 80%. 2025 год станет периодом балансировки между развитием путей и оптимизацией избыточного вагонного парка на сети. Стратегический успех зависит от синхронизации российских планов с проектами Китая и стран Глобального Юга. Несмотря на текущее снижение погрузки, инвестиционные программы РЖД остаются сфокусированными на расшивке «узких мест». В целом, переход к инновационной модели развития позволит России закрепить статус главного сухопутного хаба Большой Евразии к 2030 году.

Используемых источники:

1. Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 19.03.2019 г. № 466-р). [Электронный ресурс]. https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_320741/ (дата обращения: 04.03.2026).
2. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с

прогнозом на период до 2035 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р). [Электронный ресурс]. https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/ (дата обращения: 04.03.2026).

3. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2024 № 30 9 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» [Электронный ресурс]. <https://kremlin.ru/events/president/news/73986> (дата обращения: 04.03.2026).

4. Федеральный закон от 08.08.2024 № 261-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» (о продлении особенностей регулирования для Восточного полигона). [Электронный ресурс]. <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/409393489/> (дата обращения: 04.03.2026).

5. Федеральный закон от 30.11.2024 № 448-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (о правовых основах ВСМ). [Электронный ресурс]. <https://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202411300040> (дата обращения: 04.03.2026).

6. Исследование «Железнодорожные перевозки в 2020-2024 гг. Рынок на пути трансформации» // Логистика 360. 2024. [Электронный ресурс]. <https://logistics360.ru/zheleznodorozhnye-perevozki-v-2020-2024-gg-rynok-na-puti-transformaczii/> (дата обращения: 04.03.2026).

7. Мачерет Д. А., Мачерет А. Д. Стратегическая сегментация рынка грузовых железнодорожных перевозок // Транспорт Российской Федерации. 2023. № 3–4 (106–107). С. 15–20.

8. Полякова И. Преимущества от интеграции // Транспорт Российской Федерации. 2025. № 15 (1394).

9. Томаев А. О. Реформирование сектора грузовых железнодорожных перевозок: мировой опыт и пути развития для России //

Экономический журнал ВШЭ. 2021. Т. 25. № 4. С. 560–573.

10. Тураева М. О. Российские грузоперевозки в новых условиях: возможности и ограничители // Вестник РЭУ им. Г. В. Плеханова. 2025. Т. 22. № 1 (139). С. 159–167.