

Н. В. Власова, А. О. Александрова, И. В. Давыдов

Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, Российская Федерация

АНАЛИЗ ГРУЗОПОТОКА ОАО «РЖД»: КЛЮЧЕВЫЕ ГРУЗЫ, ОПРЕДЕЛИВШИЕ СПАД

Аннотация. В статье проводится анализ грузопотоков ОАО «РЖД» по итогам 2024 года и началу 2025 года, выявивший устойчивую негативную динамику. Основное внимание уделяется ключевым грузовым номенклатурам, обусловившим общее снижение погрузки на 4,1% и грузооборота на 4,9%. Установлено, что спад был вызван комплексом взаимосвязанных факторов. Детально рассматривается влияние каждого фактора на основные грузы: уголь, строительные материалы, минеральные удобрения, нефтепродукты, черные металлы, лесные грузы и автомобили. Для восстановления грузовой базы предлагаются совместные действия государства и ОАО «РЖД» по развитию инфраструктуры и внедрению стимулирующих мер.

Ключевые слова: ОАО «РЖД», грузопоток, погрузка, грузооборот, спад перевозок, конкурентоспособность, ограничения, экспорт, инфраструктура.

N. V. Vlasova, A. O. Alexandrova, I. V. Davydov

Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russian Federation

RUSSIAN RAILWAYS CARGO FLOW ANALYSIS: KEY CARGOES THAT DETERMINED THE DECLINE

Abstract. The article analyzes the cargo flows of Russian Railways by the end of 2024 and the beginning of 2025, which revealed a steady negative trend. The main focus is on key cargo nomenclatures, which led to an overall decrease in loading by 4.1% and cargo turnover by 4.9%. It was found that the decline was caused by a complex of interrelated factors. The impact of each factor on the main cargoes is considered in detail: coal, building materials, mineral fertilizers, petroleum products, ferrous metals, timber cargo and automobiles. To restore the cargo base, joint actions of the state and Russian Railways on infrastructure development and the introduction of incentive measures are proposed.

Keywords: Russian Railways, freight traffic, loading, cargo turnover, decline in transportation, competitiveness, restrictions, exports, infrastructure.

Введение

По данным за 2024 год, погрузка сети ОАО «РЖД» впервые за долгое время показала отрицательную динамику: объем погрузки просел до 1,18 млрд тонн, потеряв 4,1% к уровню прошлого года (рис. 1) [3, 11]. Фактически компания откатилась по загрузке на показатели двадцатилетней давности – 2003-2004 годов.

Главным сюрпризом – тем самым «черным лебедем» – стала внутренняя политика перевозчика по борьбе с «избыточным» парком. Получился парадокс: осенью на рынке появился спрос, клиенты были готовы наращивать объемы, а вот отправить грузы оказалось попросту не на чем [3]. К тому же в декабре ОАО «РЖД» провела досрочную и заметную индексацию тарифов по принципу «инфляция плюс» – хотя обычно это делали в январе, из-за чего многие грузоотправители были вынуждены урезать свои планы [3].

По свежим данным ОАО «РЖД», в июне 2025 года погрузка на сети ОАО «РЖД» упала до 89,3 млн. тонн. Это сразу на 9,2% ниже, чем было год назад – и хуже, чем в мае, когда показатель составлял 94,6 млн. тонн [1, 6].

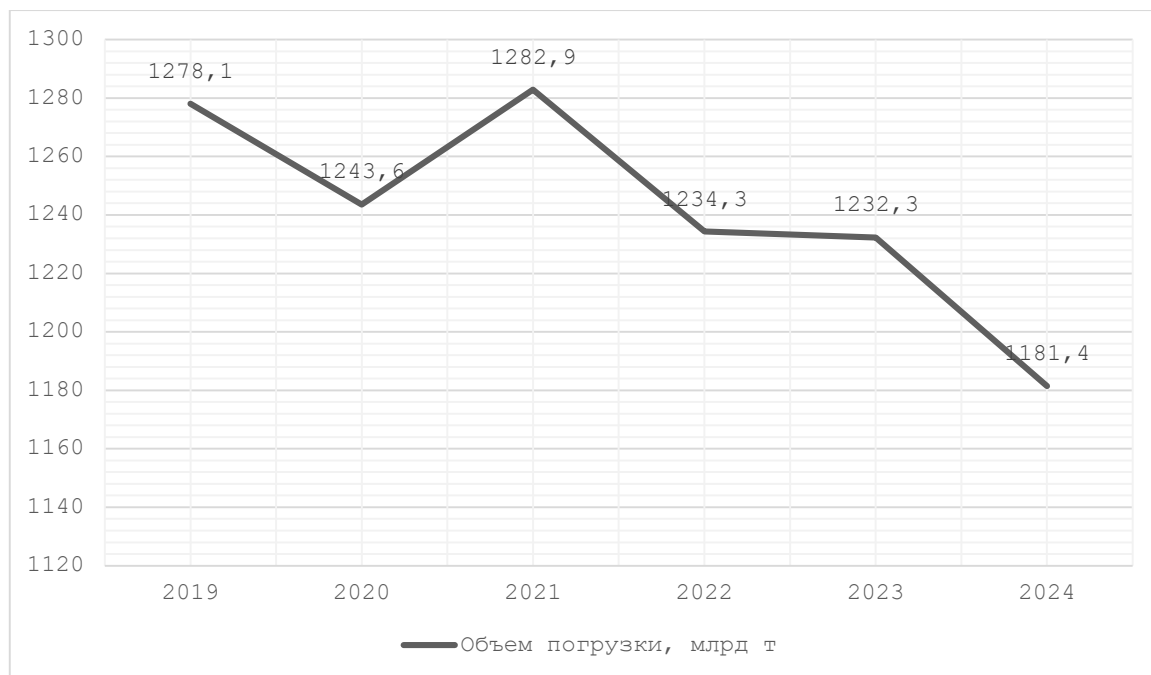


Рис. 1. Объем погрузки сети ОАО «РЖД» за 2019-2024 года

Специалисты из Института проблем естественных монополий обращают внимание на тревожный тренд: грузовая погрузка продолжает снижаться уже 21 месяц подряд, когда месячное падение колеблется от почти 2% до рекордных 9,4% – и как раз в мае был зафиксирован максимум спада [6].

Не отстает и грузооборот: сократился на 4,9%, достигнув 3112,9 млрд тарифных тонно-километров (рис.2)

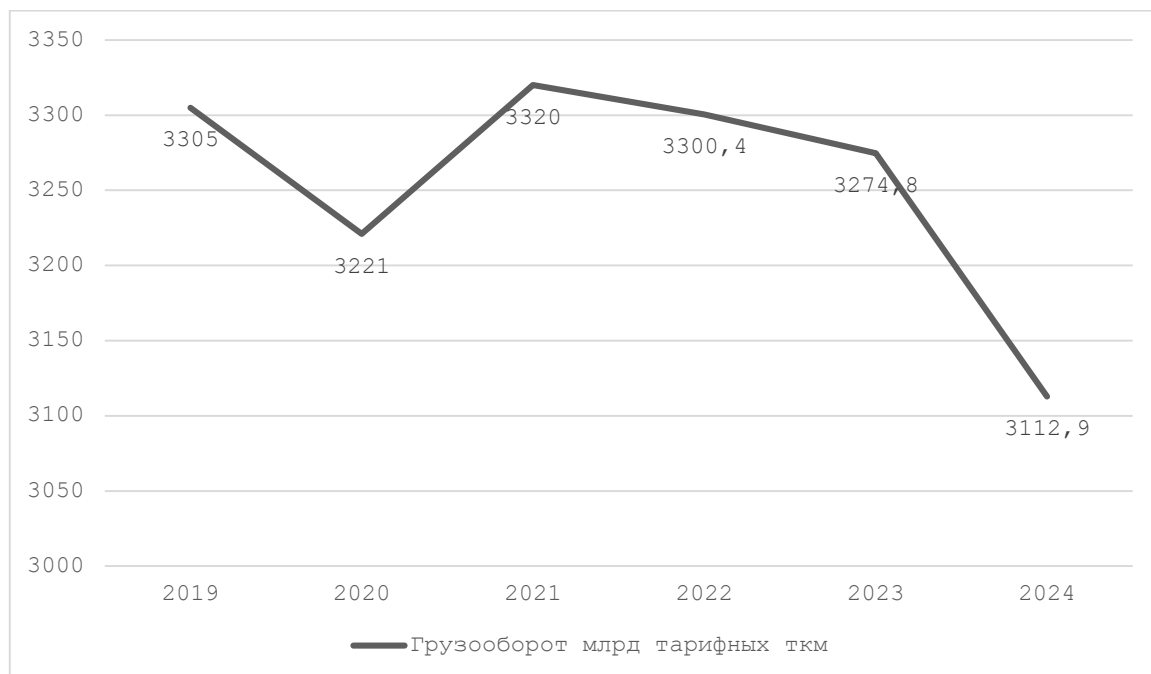


Рис. 2. Грузооборот сети ОАО «РЖД» на 2019-2025 года

Объяснить спад в перевозках одной причиной не получится – тут сошлось сразу несколько факторов, где каждый из них по-своему бьет и по загрузке вагонов, и по их оборачиваемости, по стабильности маршрутов [5, 10].

Сильнее всего ударило по углю, а на его долю приходится больше трети всего грузооборота ОАО «РЖД», и именно здесь фиксируется падение на 3,6%, что в абсолютных значениях 6,1 млн тонн [5].

В апреле 2025 года погрузка угля на сети ОАО «РЖД» показала ощутимый спад – всего 26,4 млн тонн, что на 7% ниже прошлогодних показателей, особенно сильно пострадали внутренние перевозки (-9%), тогда как экспортные снизились чуть меньше (-5%) [2].

Основных причин спада погрузки угля несколько:

1. Слабая поддержка отрасли: несмотря на разработанную антикризисную программу, конкретных мер поддержки угольных перевозок со стороны ОАО «РЖД» предусмотрено не было, что и вынудило предприятия сокращать добычу до уровней, которые железная дорога реально может перевезти;

2. Низкие мировые цены: эксперты прогнозируют, что в 2025 году цены на уголь в Азии останутся низкими, что делает его экспорт менее выгодным, а для регионов, как Хакасия, падение цен усугубляется высокой стоимостью логистики до портов Юга и Северо-Запада;

3. Дорогая логистика: перевод перевозок на более вместительные полувагоны (75 т вместо 69 т) увеличивает затраты для экспортеров, однако использование старых вагонов ведет к пропорциональному сокращению квот;

4. Слабый внутренний спрос: теплая зима снизила потребность в угле для отопления, а кризис в металлургии привел к сокращению производственных объемов и, соответственно, потребления угля;

5. Конкуренция с водным транспортом: раннее начало навигации частично перетянуло грузы на речные и морские пути [2, 13].

Эксперты считают, что угольная отрасль переживает непростой период, но способна восстановиться при господдержке и сам кризис связан в первую очередь с внешней конъюнктурой и логистическими сложностями, а не с пропускной способностью ОАО «РЖД», которая влияет на все грузы одинаково [2].

В 2024 году погрузка строительных материалов и цемента на сети ОАО «РЖД» заметно сократилась, хоть и строительный рынок действительно охладел, главная причина не в этом – значительную часть грузов просто перехватили автомобильный и речной транспорт (таблица 1) [4].

Таблица 1.

Погрузка стройматериалов на сети ОАО «РЖД» в 2023-2024 гг., млн т, % 2024 к 2023 [4]

Погрузка	2023	2024	% 2024 к 2023
Стройматериалы	129,7	110,9	-14,5
В том числе балласт для РЖД	39	35,6	-9
Цемент	24,3	23,2	-4,7

Производство щебня в 2024 году выросло на 6%, а закупки для автодорог увеличились, при этом погрузка щебня на сети ОАО «РЖД» рухнула на 14,5%. Причина в том, что грузоотправители массово перешли на автотранспорт. Осенью 2024 года возникла острая нехватка полувагонов, и компании, закупавшие щебень для дорожных работ, были вынуждены искать альтернативы [4]. Как пояснил представитель карьера: «Ситуация осложнялась тем, что операторы не могли оформить отправки уже выгруженных вагонов и приходилось выбирать: грузить и стоять неизвестно сколько времени или не грузить вообще» [4].

Аналогичная история произошла и с цементом, так как его производство в России в 2024 году выросло на 2,9%, а погрузка на сети ОАО «РЖД» при этом упала на 4,7% [4].

Компания «ЦЕМРОС» привела показательную статистику: если в 2007 году доля железной дороги в перевозках цемента составляла 72%, то к 2024 году упала до 39%, то есть более 200 млн т цемента за этот период перешли на автотранспорт [4]. А осенью 2024 года ситуация усугубилась из-за отмены региональных схем перевозок, на станции Минводы

прекратила действовать технология обеспечения порожними вагонами, что полностью нарушило железнодорожные поставки цемента на юге России [4, 11].

В 2024 году производство минеральных удобрений в России выросло на 6%, однако железнодорожная статистика не полностью отражает этот рост, а значительные объемы перевозятся в полувагонах и контейнерах, которые не всегда учитываются в отчетности ОАО «РЖД» [7].

Причины спада:

1. Перевозки удобрений в морские порты Северо-Запада увеличились на 25%, на юг – на 9%;
2. Аграрии столкнулись с дефицитом специализированных вагонов-минераловозов, что вынудило их использовать неподходящие полувагоны и контейнеры;
3. Требования безопасности в портах требуют перевозить удобрения навалом, что поддерживает спрос на минераловозы [7].

В 2025 году ожидается дальнейший рост экспорта благодаря упрощению законодательства, однако его объемы по-прежнему будут зависеть от государственных квот, при этом производителям придется балансировать между выгодным экспортом и необходимостью обеспечивать доступными удобрениями внутренний рынок, где маржинальность существенно ниже [7].

А что с лесом? Китай, главный покупатель российского леса, продолжает сокращать импорт, однако отрасль адаптировалась: производители переориентировались на внутренний спрос, где цены выросли, а переработка древесины увеличилась на 20-30% [8].

В Восточной Сибири и на Урале погрузка леса немного выросла, на Северной железной дороге объемы упали на 3,5%, и впервые продукции лесопереработки отправили больше, чем круглого леса.

Но есть перспективы развития перевозки угля внутри страны – продвижение деревянного домостроения, включая многоэтажные здания, а на экспорт – поиск новых рынков: корабельная фанера для Южной Кореи, появление возможности в Китае оживления строительства [8]. Также с 2025 года государство распределяет субсидии на экспорт на конкурсной основе, где приоритет – высокотехнологичная продукция и поставки в «дружественные» страны, но перевозки через порты Северо-Запада больше не субсидируют – цены на логистику там стабилизировались [8].

Перевозка нефтепродуктов в 2024 году по железной дороге столкнулись с системными проблемами, а именно экспорт бензина упал на 24%, дизтоплива – на 6%, а внутренние перевозки сырья сократились на 17% (таблица 2) [10].

Таблица 2.

Перевозки нефтегрузов на сети ОАО «РЖД» в 2023-2024 гг., млн т, % 2024 к 2023 [10]

	2023	2024	% 2024 к 2023
Бензин	36,7	35,3	-4
Дизтопливо	51,1	50,7	-1
Керосин	7,6	7,7	+2
Мазут	48,1	48,3	+0,3
Нефть	1,1	9,3	-16
Битум и гудрон	6,2	6,4	+2
Прочие	59,2	49,8	-16

Главные причины спада объемов перевозки нефтепродуктов:

1. Новые правила ОАО «РЖД» против «неоптимальных» региональных схем, хотя они позволяли клиентам экономить на логистике;
2. Ограничения экспорта и сложности с перемещением цистерн;
3. Рост автоперевозок – компании стали чаще использовать автотранспорт, что частично вызвало рост цен на АЗС [10].

Аналитики «Атон-менеджмент» ожидали, что спад в экспорте нефтегрузов продлится до конца I квартала 2025 года и дальнейшая динамика будет зависеть от нескольких факторов:

1. Спрос в Китае и Индии;
2. Политика ОПЕК+ по стабилизации рынка;
3. Объемы добычи стран вне альянса [10].

Международное энергетическое агентство подтверждает, что спрос на нефть в 2025 году поддержат развивающиеся страны Азии, однако и отечественные трейдеры также смотрят с осторожным оптимизмом – условия для экспорта российской нефти сохранятся, несмотря на волатильность рынка [10].

Итог же зависит во многом от гибкости железнодорожного перевозчика, а именно несмотря на то, что нефтегрузы – высокодоходный груз, в 2024 году ОАО «РЖД» не шла на значительные уступки нефтяникам, что создавало дополнительные риски для грузоотправителей [10].

С черными металлами ситуация та же. Общий спад составил 9,3% – до 61,4 млн тонн, но хуже всего ситуация сложилась на Приволжской (-33,8%), Московской (-22,8%) и Северной (-14%) железных дорогах [9].

Причина такого спада перевозок черного металла:

1. Высокая ключевая ставка «задушила» строительную отрасль, которая потребляет более 75% металлопродукции, а завершение программы льготной ипотеки усугубило ситуацию;
2. АвтоВАЗ прогнозирует спад рынка из-за недоступности автокредитов;
3. Глобальное потребление стали снизилось, хотя в 2025 году возможен небольшой рост [9].

Ситуация не будет улучшаться, пока сохраняется высокая ключевая ставка. Для металлургов экспорт остается критически важным для загрузки мощностей.

Также в 2024 году россияне купили рекордные 1,6 млн автомобилей, причем большая часть – импортные. Лидером стал Китай, поставивший свыше 839 тысяч машин [1, 13].

Основной поток машин идет морским путем через дальневосточные порты, где контейнеры могут простаивать до 6 месяцев, но перевозка авто по железной дороге сталкивается с двумя проблемами:

1. В контейнерах не гарантирована сохранность внешнего вида машин;
2. Специализированных автомобильных вагонов хронически не хватает [1, 12].

Заключение

Анализ грузопотока ОАО «РЖД» в 2024-2025 годах выявил устойчивое снижение: погрузка упала на 4,1%, грузооборот – почти на 5%, где основные причины это: сокращение экспорта из-за логистических ограничений, дефицит вагонов в периоды пикового спроса, переход грузов на автомобильный и водный транспорт, высокая ключевая ставка.

Железнодорожный транспорт теряет свою конкурентоспособность из-за недостаточной гибкости, неоптимального тарифного регулирования и ограниченной пропускной способности ключевых направлений.

Для восстановления грузовой базы необходимы совместные действия государства и ОАО «РЖД» по развитию инфраструктуры и внедрению стимулирующих мер.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Альшина А., Авто: импорт растет, но не на сети / А.Альшина // Грузовая работа на сети РЖД – 2024. – 2024. – с.30.
2. Апрель отметился угольным спадом на железной дороге // РЖД-Партнер. – 2024. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/reviews/aprel-otmetilsya-ugolnym-spodom-na-zheleznoy-doroge/> (дата обращения 14.10.2025).
3. Воеводин А., Удастся ли отыграть утраченное? / А.Воеводин // Грузовая работа на сети РЖД – 2024. – 2024. – с.16-18.

4. Воеводин А., Цемент и щебень подмерзли на сети / А.Воеводин // Грузовая работа на сети РЖД – 2024. – 2024. – с.27.
5. Обзор грузоперевозок РЖД // Дзен. – 2024. – URL: <https://dzen.ru/a/aMkabgASXm4TCJop> (дата обращения 13.10.2025)
6. Погрузка РЖД тянет вниз: мегапроекты – один из основных железнодорожных показателей падает // Vgudok. – 2024. – URL: <https://vgudok.com/lenta/pogruzka-rzhd-tyanet-vniz-megaproekty-odin-iz-osnovnyh-zheleznodorozhnyh-pokazateley-padaet> (дата обращения 14.10.2025).
7. Солнцев А., Минеральный стимулятор / А.Солнцев // Грузовая работа на сети РЖД – 2024. – 2024. – с.26.
8. Усов П., Лесники ожидают перемены / П.Усов // Грузовая работа на сети РЖД – 2024. – 2024. – с.25.
9. Усов П., Стройки потянули металлы вниз / П.Усов // Грузовая работа на сети РЖД – 2024. – 2024. – с.20.
10. Цистерны под прицелом диспетчеризации // Грузовая работа на сети РЖД – 2024. – 2024. – с.21-22.
11. Власова Н.В. Унифицированные требования к местам общего пользования // Современные технологии и научно-технический прогресс. 2022. № 9. С. 159-160.
12. Власова Н.В., Царегородцева Е.Ю. Перераспределение грузопотоков в различные виды подвижного состава с учетом современных требований рынка транспортно-логистических услуг // Экономика железных дорог. 2025. № 2. С. 69-82.
13. Оленцевич В.А., Власова Н.В. Анализ состояния логистики и транспортных услуг восточного полигона железных дорог // В сборнике: Транспортные и транспортно-технологические системы. Материалы Международной научно-технической конференции. Отв. редактор П.В. Евтин. Тюмень, 2023. С. 356-359.

REFERENCES

1. Alshina A., Auto: imports are growing, but not on the network / A.Alshina // Freight work on the Russian Railways network – 2024. – 2024. – p.30.
2. April was marked by a coal recession on the iron drogue // Russian Railways-Partner. – 2024. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/reviews/aprel-otmetilsya-ugolnym-spadom-na-zheleznoy-doroge/> (date of request 10/14/2025).
3. Voevodin A., Will it be possible to win back the lost? / A.Voevodin // Cargo work on the Russian Railways network – 2024. – 2024. – pp.16-18.
4. Voevodin A., Cement and crushed stone froze on the network / A.Voevodin // Cargo work on the Russian Railways network – 2024. – 2024. – p.27.
5. Russian Railways Cargo Transportation Overview // Zen. – 2024. – URL: <https://dzen.ru/a/aMkabgASXm4TCJop> (accessed 13.10.2025)
6. Russian Railways loading is dragging down: megaprojects are one of the main railway indicators falling // Vgudok. - 2024. – URL: <https://vgudok.com/lenta/pogruzka-rzhd-tyanet-vniz-megaproekty-odin-iz-osnovnyh-zheleznodorozhnyh-pokazateley-padaet> (accessed 14.10.2025).
7. Solntsev A., Mineral stimulator / A.Solntsev // Cargo work on the Russian Railways network – 2024. – 2024. – p.26.
8. Usov P., Foresters expect changes / P.Usov // Cargo work on the Russian Railways network – 2024. – 2024. – p.25.
9. Usov P., Construction sites pulled metals down / P.Usov // Cargo work on the Russian Railways network – 2024. – 2024. – p.20.
10. Tanks under the gun of dispatching // Cargo work on the Russian Railways network – 2024. – 2024. – p.21-22.
11. Vlasova N.V. Unified requirements for public areas // Modern technologies and scientific and technical progress. 2022. No. 9. pp. 159-160.

12. Vlasova N.V., Tsaregorodtseva E.Yu. Redistribution of freight flows among different types of rolling stock taking into account modern requirements of the transport and logistics services market // Economics of railways. 2025. No. 2. pp. 69-82.

13. Olentsevich V.A., Vlasova N.V. Analysis of the state of logistics and transport services of the eastern railway polygon // In the collection: Transport and transport-technological systems. Proceedings of the International Scientific and Technical Conference. Editor-in-Chief P.V. Evtin. Tyumen, 2023. pp. 356-359.

Информация об авторах

Власова Наталья Васильевна – канд. техн. наук, доцент кафедры «Управление эксплуатационной работой», Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск e-mail: natalya.vlasova.76@list.ru

Александрова Александра Олеговна – студент 4-го курса, Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск e-mail: aleksanrovas04@mail.ru

Давыдов Иван Владимирович - студент 4-го курса, Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск e-mail: davydovivan430@gmail.com

Information about the authors

Vlasova Natalia Vasilyevna – Ph.D. in Technical Sciences, Associate Professor, the Subdepartment of "Operational Work Management", Irkutsk State Transport University, Irkutsk e-mail: natalya.vlasova.76@list.ru

Alexandrova Alexandra Olegovna – 4th year student, Irkutsk State Transport University, Irkutsk e-mail: aleksanrovas04@mail.ru

Davydov Ivan Vladimirovich – 4th year student, Irkutsk State Transport University, Irkutsk e-mail: davydovivan430@gmail.com