

МОНИТОРИНГ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ В РОССИИ

тенденции и вызовы социально-экономического развития

Институт Гайдара



29(211) ДЕКАБРЬ 2025

ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ И НЕКОТОРЫЕ КЛЮЧЕВЫЕ ТRENДЫ И ВЫЗОВЫ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ В 2025 ГОДУ

Макаров А.В., к.э.н., н.с. лаборатории количественного анализа экономических эффектов
Института Гайдара

К концу 2025 г. в российской транспортной системе наблюдается небольшой спад объемов транспортной работы. Грузооборот всех видов транспорта за январь–сентябрь 2025 г. снизился примерно на 1–2% при некотором сокращении объема перевозок грузов, что отражает сжатие спроса на логистику на фоне высоких ставок и замедления экономических темпов. При этом продолжается смещение потоков на восточные и южные коридоры, наращивание роли морских портов Дальневосточного бассейна. Пассажирский сегмент демонстрирует разнокаправленную динамику: совокупный пассажиропоток за девять месяцев 2025 г. достиг порядка 7,6 млрд человек с ростом в отдельных сегментах, но при этом авиаперевозки показывают небольшой спад (на 2–4%). Усиливается тренд на цифровизацию (TMS, платформы, ИИ маршрутизация), консолидацию рынка вокруг крупных игроков и развитие региональной транспортной связности через масштабные государственные инвестиции в транспортную отрасль (около 1,5 трлн руб. в 2025 г. и еще 6 трлн руб. до 2028 г.).

Транспортная отрасль играет важнейшую роль в социально-экономическом развитии России, как с точки зрения развития торговли и грузоперевозок, так и с точки зрения обеспечения трудовой мобильности, туризма, агломерационных эффектов. В своем выступлении на форуме «Транспорт России» премьер-министр М. Мишустин отметил, что вклад транспорта в ВВП России по итогам 2025 г. может достичнуть около 6% (более 13 трлн руб.)¹. Будут продолжены масштабные инвестиции в развитие транспорта – их объем может составить почти 6 трлн руб. за три следующих года.

Динамика некоторых показателей в транспортной сфере

Рассмотрим сложившуюся динамику основных показателей в транспортной отрасли, характеризующих грузоперевозки и пассажироперевозки.

Грузоперевозки

К концу 2025 г. в российской транспортной системе наблюдается небольшой спад объемов транспортной работы.

- 1) Грузооборот транспорта за январь–сентябрь несколько сократился и составил 4103 млрд тоннно-км, против 4137 за аналогичный период прошлого года, т.е. снижение отмечалось на уровне 0,83%.

¹ Мишустин о развитии транспорта, беспилотных такси и очереди на «Верхнем Ларсе» // Коммерсант. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8213597>

Мониторинг экономической ситуации в России

- 2) В то же время динамика грузооборота неравномерна по видам транспорта. Продолжают доминировать перевозки железнодорожным и трубопроводным транспортом, доля каждого вида превысила 45%. Сравнение данных по отдельным видам транспорта за январь-сентябрь 2025 и 2024 г. демонстрирует следующую динамику:
- более всего сократились перевозки морским транспортом, на 21,4% с 57,86 до 45,5 млрд тонно-км, что может быть связано с воздействием целого набора факторов, в том числе с ростом издержек и санкционными ограничениями для морских поставок;
 - также отмечается уменьшение объема перевозок воздушным транспортом примерно на 6,5% с 1,34 млрд до 1,25 млрд;
 - примерно на 1,7% сократились перевозки железнодорожным транспортом с 1884 млрд тонно-км до 1851 млрд;
 - наибольшую стабильность показал трубопроводный транспорт, было перевезено 1859 млрд т, как и за аналогичный период предыдущего года;
 - рост был отмечен в перевозках иными видами транспорта: на внутреннем водном транспорте рост составил около 1,4% до 46,8 млрд тонно-км, на 3,5% выросли перевозки автомобильным транспортом до 298 млрд тонно-км.
- 3) Что касается тенденций повышения тарифов на грузоперевозки, то, согласно официальным данным, в сентябре 2025 г. относительно начала года рост цен составил в среднем 7,24%¹, но вместе с тем динамика неравномерна с учетом видов транспорта.

Более чем на 8% выросли тарифы трубопроводного транспорта, более 7% – автомобильного, 5,5% – воздушного транспорта, 2,2% – внутреннего водного транспорта, менее 0,5% составил рост цен для ключевого с точки зрения объема перевозок железнодорожного транспорта, почти на 1% снизились цены на морские перевозки. В целом же пока сохраняется тенденция замедления роста цен, так в 2022 г. средний рост цен за год превысил 22%, в 2023 г. составил около 16,5%, в 2024 г. достиг порядка 13,7%.

Пассажироперевозки

За январь-сентябрь пассажирооборот сократился по сравнению с аналогичным периодом 2024 г. примерно на 1% до 401,7 млрд пассажиро-км. Вместе с тем динамика пассажирооборота различных видов транспорта различается:

- примерно на 1,55% сократились поездки на воздушном транспорте – до 216,8 млрд пассажиро-км;
- примерно на 0,8% уменьшились поездки на железнодорожном транспорте – с 113,86 млрд до менее 113 млрд пассажиро-км;
- на уровне 2024 г. остались перевозки автобусным транспортом – было перевезено в пределах 71,2 млрд пассажиро-км;
- значительно выросли водные перевозки, хотя на них приходится небольшая доля в общем объеме перевозок. Так, внутренний водный транспорт перевез пассажиров более чем на 6% больше (0,72 млрд пассажиро-км), морской транспорт (уже к сентябрю текущего года) перевез пассажиров на 70% больше, показатель вырос с 17,8 до 30,4 млн пассажиро-км.

¹ Индексы тарифов на грузовые перевозки. URL: <https://fedstat.ru/indicator/31076>

Текущая ситуация и некоторые ключевые тренды в 2025 году



Примечание. Данные за 2025 г. приведены за период январь-сентябрь.

Рис. 1. Перевозки пассажиров по видам транспорта, млн человек

Источник: составлено на основе данных Росстата.

Если сравнивать статистику за январь-сентябрь 2025 г. и январь-сентябрь прошлого года, то в целом существенного изменения не произошло (около 7,66 млрд человек против 7,67 в прошлом году), по многим видам транспорта ситуация также стабильная. При этом рост по внутреннему водному транспорту превысил 20%, а перевозки морским транспортом выросли в 3 раза – с 1,266 млн человек до 4,032 млн.

Некоторые тенденции и вызовы в развитии транспортной отрасли

Описанная динамика показателей транспортной работы сопровождается отдельными вызовами и рисками:

1. Важной тенденцией 2025 г. стал ощутимый рост заработных плат в транспортной сфере, в том числе и водителям в связи с ростом потребности в кадрах. Так, за 9 месяцев 2025 г. их заработка плата выросла на 12% до почти 140 тыс. руб., а всего за 2 года рост зарплат достиг почти 70%¹, так что она стала сопоставима с зарплатами других относительно престижных видов работ. При этом рост заработных плат происходит и с учетом необходимости более высокой квалификации (знание цифровых систем, включая навигацию, учетные программы, 1С). Вместе с тем возможно постепенное развитие и беспилотных транспортных средств, так компания Яндекс планирует запустить в 2026 г. первые беспилотные такси.

2. Острая дискуссия продолжается в сфере регулирования такси. Был принят федеральный закон, который должен вступить в силу с 1 марта 2026 г. Закон вводит требования по использованию в такси автомобилей, соответствующих требованиям к локализации. Первоначально нормативные изменения вызвали опасения экспертов и отраслевого сообщества: так, по оценкам Аналитического центра при правительстве РФ, сфера такси могла лишиться более 500 тыс. водителей, или около 51% их числа, в том числе потому, что новые автомобили, соответствующие требованиям, стоят более чем в два раза дороже, чем закупаемые ранее, рост цен может негативно сказаться на доступности такси для населения². В настоящее время

1 Зарплаты водителей в России выросли на 68% за два года // Коммерсант. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8142446>

2 Госдума приняла закон о локализации такси. Как это будет работать. Новые требования могут лишить отрасль половины водителей // РБК. URL: <https://www.rbc.ru/life/news/>

Мониторинг экономической ситуации в России

активно обсуждаются поправки о смягчении регулирования, в частности предлагается механизм, в соответствии с которым до 1 января 2033 г. будет установлена квота в размере не менее 25% числа записей в региональном реестре такси, в рамках этой квоты водители смогут использовать свои автомобили, которые не соответствуют требованиям к локализации¹.

3. Отраслевые эксперты и представители компаний отмечают риски ухудшения финансового состояния грузоперевозчиков², в основном средних и крупных фирм. Отмечаются проблемы высокой кредитной нагрузки: если несколько лет назад ставка при взятии грузовика в лизинг могла оставлять около 15%, то в последнее время она доходила до 30%, что мешает обновлению автопарка, где средний возраст машины у перевозчиков достигает 23 лет.

Тем не менее в конце 2025 г. российская транспортная отрасль, работая в условиях геополитического давления, дефицита мощности на отдельных направлениях, высокой волатильности спроса и ускоренной цифровизации логистики, показывает устойчивые результаты.▲

6824878f9a794719d7c65485

1 Власти поддержали квоты для личных нелокализованных машин таксистов // РБК. URL: <https://www.rbc.ru/politics/24/11/2025/6923483d9a79470026285e8c>

2 Логистика наращивает издергки // Коммерсант. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7364615>. Кризис в транспортной логистике России: обзор ситуации и региональные особенности в 2025 году // URL: <https://логисты-юга.рф/news/tpost/dxflx23221-krizis-v-transportnoi-logistike-rossii-o>