

«ИНДЕКС УВЕРЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА» ИЮЛЬ 2025 ГОДА

Предисловие

На фоне снижения погрузки, а также беспрецедентных усилий железнодорожной администрации по оптимизации системы управления грузовым движением, на российском рынке железнодорожной логистики возникло множество споров и даже конфликтов в отношении условий работы и технологичности перевозок по железнодорожной сети в России. В тоже время, в публичном пространстве как со стороны пользователей железнодорожного транспорта, так и со стороны оператора инфраструктуры – ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) звучат призывы к поиску компромисса и установлению справедливых условий взаимодействия в интересах общей технологичности и коммерческой эффективности работы железнодорожной системы, имеющей ключевое значение для функционирования и роста экономики всей страны.

В этих условиях Исследовательское агентство InfraNews решило провести первый независимый опрос участников логистического рынка, отражающий их эмоциональную оценку эксплуатационной ситуации на железной дороге и ожидания изменений в ближайшем будущем. В рамках исследования, по аналогии с методологией составления «Индекса потребительской уверенности» (макроэкономического индикатора, призванного оценивать степень оптимизма граждан относительно ситуации в экономике), агентством разработана методология **ежемесячного «Индекса уверенности железнодорожного рынка»**, позволяющего оценить текущие настроения в отрасли и измерить степень оптимизма ожиданий пользователей грузового железнодорожного транспорта на предстоящий календарный месяц. Данный индикатор, с учетом определенных оговорок, по нашему мнению, способен стать дополнительным инструментом для оценки результативности проводимых реформ на железнодорожном транспорте в России, позволит как государственному оператору инфраструктуры, так и самим грузоотправителям яснее увидеть наиболее проблемные зоны и возможные точки роста эффективности работы железных дорог, находя компромиссные решения и сближая полярные позиции всех участников перевозочного процесса.

Результаты исследования в июле 2025 года

По результатам опроса, проведенного командой исследовательского агентства InfraNews в начале июля 2025 года, значение композитного «Индекса уверенности железнодорожного рынка» составило **минус 14,81 пункта**. Авторы исследования считают нужным напомнить, что представленный индекс не отражает реальную эксплуатационную обстановку на сети РЖД, а представляет собой **субъективное эмоциональное восприятие** ситуации на железнодорожном рынке каждым респондентом, и показывает степень оптимизма и пессимизма настроений участников рынка в отношении текущей ситуации и ее изменения в ближайшем будущем.

Важно отметить, что это значение, по сути, лишь **фиксирует точку отсчета** для дальнейших этапов ежемесячного регулярного исследования настроений и ожиданий участников железнодорожного рынка, поскольку главная практическая цель исследования – увидеть этот показатель в оперативной динамике, зафиксировать изменения в настроениях рынка от месяца к месяцу.

В то же время, этот первоначальный замер показывает, что индекс уверенности находится в отрицательной зоне, что говорит о в целом пессимистичных настроениях в отрасли. Несмотря на общую негативную оценку эксплуатационной работы на сети железных дорог России большинством респондентов (более 60% опрошенных считают ее «плохой» или «очень плохой»), показатель на уровне минус 14,81 пункта характеризует настроения на рынке как **пессимистичные, но далеко не на максимальном уровне** (значения индекса, согласно методике расчета, могут находиться в диапазоне от -100 до +100 пунктов). Между тем, в целом рынок не чувствует каких-либо изменений в последнее время, но в то же время исследование показывает, что число респондентов-оптимистов, ожидающих улучшения обстановки на железной дороге в июле 2025 года, немного больше тех, кто ждет ухудшения ситуации.



Рисунок 1. Значение композитного «Индекса уверенности железнодорожного рынка» в июле 2025 года, InfraNews

Таблица 1. Расчет частных индексов уверенности железнодорожного рынка в июле 2025 г., InfraNews

1. Как Вы оцениваете эксплуатационную работу железной дороги в июне 2025 г.?				
Очень плохо	Плохо	Средне	Хорошо	Отлично
44,4%	22,2%	22,2%	0%	11,1%
Значение частного индекса 1: -55,5				
2. Как она изменилась за июнь 2025 г.?				
Стало сильно хуже	Стало несколько хуже	Ничего не изменилось	Стало несколько лучше	Стало значительно лучше
10%	10%	60%	20%	0%
Значение частного индекса 2: 0				
3. Каких изменений ожидаете в июле 2025 г.?				
Станет сильно хуже	Станет несколько хуже	Ничего не изменится	Станет несколько лучше	Станет значительно лучше
11,1%	0%	66,7%	22,2%	0%
Значение частного индекса 3: +11,1				

В ходе опроса респондентам предлагалось подробнее пояснить свои ответы и обозначить факторы, которые повлияли на их оценку. Ниже мы публикуем некоторые отдельные цитаты респондентов, которые были получены в ходе опроса на условиях конфиденциальности.

О системе управления порожним парком

«С одной стороны РЖД заявляют нам, что кто-то не предъявил ранее заявленный груз, а с другой стороны сами отказываются его принимать. Оборот вагонов по факту не снижается. Уехать с порожняком практически нереально: после выгрузки наши вагоны простаивают в ожидании отправки по 30 суток просто не могут заехать... Порожняк принимается, но по остаточному принципу».

«Если мы говорим о рынке, то нужно учитывать, что вывод порожних вагонов на подъездные пути предприятий не будет позитивно влиять на рынок. Сейчас сеть высвободили, мы едем достаточно быстро. Но вагон приехал на предприятие, выгрузился и порожний куда поехать не смог. Улучшился ли коэффициент оборачиваемости вагонов именно на сети РЖД? Да. Стало ли для меня лучше? Нет. Подъездные пути у предприятий забиваются и подход новых вагонов невозможен».

«РЖД занимается перевозкой только груженых рейсов, вот только без своевременного подвода порожняка ничего не выйдет. Для порожняка РЖД придумывает новые правила, устанавливаются «шахматки» и так далее. В итоге у нас есть ЭТРАН, «шахматки», СКПП – это, по сути, фильтры, из-за которых вода, может быть, и становится чище, но ее становится меньше». Мы постоянно повторяем Минтрансу, РЖД, что из-за всего происходящего РЖД теряет сотни тысяч тонн. Но ничего не меняется, они не могут обеспечить нормальный подход порожняка».

«Принимали наши вагоны очень плохо. Если мы говорим об оборачиваемости вагона от погрузки до погрузки, то это катастрофическая ситуация. У меня есть вагоны со сроком простоя – месяц! Это вагоны, которые выгрузили продукцию и не могут уехать. <...> Мы не можем попасть в лимиты: сначала пытаемся обойти один приказ, потом второй приказ, но в итоге количество вагонов на станциях отправления все равно оказывается больше, чем можно отправить».

О переходе груза на другие виды транспорта

«Мы частично ушли на автотранспорт, потому что приезжая на свое предприятие в полувагоне и после выгрузки встаем на месяц. Сейчас железная дорога нас пытается вернуть, но по экономике они не проходят даже с предлагаемыми скидками. Ведь тарифы у автотранспортчиков тоже упали на фоне снижения экспорта и, следовательно, возникновения профицита автопарка. Дальше переключать на автотранспорт нам нечего, все что мы могли перевести на него, мы уже перевели и возвращаться на железную дорогу пока не планируем».

«Грузы ушли и задышалось лучше. Но это самообман, улучшение скорости на фоне нехватки груза – это не результат хорошей работы. Для РЖД этот момент должен стать показательным, грузы на дороге должны быть, а если они уходят, то значит ты что-то делаешь не так. <...> Сейчас ситуация такова: все, кто могли уйти на реку, ушли на реку, кто мог на автотранспорт, ушли на автотранспорт».

«Те, кто ушел на альтернативные виды транспорта – для РЖД скорее хорошая новость. Их еще можно вернуть. Нельзя вернуть тех, кто заглушил производство. Если, например, люди перенесли производства ближе к порту, потратили деньги, они уже никогда не вернуться на железную дорогу».

РЖД, по сути, уничтожает свой рынок и попутно губит экономику, потому что любой такой переход на первом этапе требует затрат, которые не каждая экономика выдерживает. Соответственно те, кто не могут перейти, закрываются».

Об эксплуатационных показателях РЖД

«Эксплуатационные показатели РЖД за июль будут лучше, чем в июне. Тут все просто: продолжается падение грузовой базы и РЖД в итоге станет хватать мощностей и средств для обеспечения процесса перевозки груза. Угольщики продолжают лихорадить, и на фоне снижения мировых цен они сокращают объемы, соответственно мощности высвобождаются для других и показатели эксплуатации становятся лучше, ведь места больше».

«На фоне снижения погрузки сеть высвобождается и ехать становится проще. Я не назову это заслугой РЖД, но вести продукцию в июне стало проще».

«Оценивать работу РЖД сейчас равносильно тому, чтобы оценивать работу регулировщика на МКАДе в 5 утра: аварий нет, регулировать ничего не нужно, но есть ли здесь его заслуга? Нет!»

«У нас ситуация немного улучшилась, но именно в связи с тем, что начальник станции начал понимать, где он находится, что нельзя тупо выполнять все предписания вышестоящего руководства».

О системе подачи заявок на перевозку

«Мы все видим, что эксплуатационная обстановка очень плохая, но я, как грузоотправитель не понимаю, как работает железная дорога. Я не знаю: примут у меня заявку ГУ-12 или не примут, заберут у меня груз с подъездного пути или не заберут».

«У меня была ситуация, когда по мифическим причинам на уже сформированный поезд мне не дали ГУ-12, в итоге груз уехал автомобилями, а мои вагоны поехали в отстой. <...> РЖД решили переложить проблемы с больной головы на здоровую, заявив, что это не у них локомотивных бригад не хватает, а просто вагонов на сети слишком много».

О необходимости диалога РЖД и участников рынка

«Чтобы стало хотя бы немного лучше нам нужен честный диалог РЖД с сообществом, честный диалог РЖД самих с собой. Пока что РЖД убеждены в том, что все беды кроются в операторах, грузоотправителях, вагоностроителях, и если всех убрать, то бед не будет... но вот только и работы при таком раскладе у РЖД тоже не будет».

«Я не вижу от дороги какой-то обратной связи, диалога. Доходит того, что грузополучатели начинают жаловаться во все инстанции, включая губернаторов и властные структуры, о затоваривании своих станций порожними вагонами, из-за которых они просто не могут уже принять следующий груз. Местные власти привлекают к решению проблем РЖД, и в итоге местные ТЦФТО начинают бороться с ЦФТО за введение дополнительных окон для отвода порожняка. Система уже борется сама с собой. Я не вижу тут никакой тенденции на улучшение».

Методика исследования

За основу методологии проведения опроса и обработки результатов приняты наработки международных экспертов в области оценки потребительских настроений и степени их уверенности в экономическом будущем, на базе которых построен, в том числе, официальный «Индекс потребительской уверенности в России», ежемесячно публикуемый Росстатом. В ходе пилотного опроса, проведенного InfraNews в период с 4 по 7 июля 2025 года, респондентам предлагалось на конфиденциальной основе ответить на три вопроса, с фокусом на их **эмоциональном восприятии** эксплуатационной работы железнодорожной сети за прошедший месяц – в июне 2025 года (где 1 – «отлично», 2 – «хорошо», 3 – «средне», 4 – «плохо» и 5 – «очень плохо»), динамики изменений ситуации за прошедший месяц (где 1 – «стало значительно лучше», 2 – «стало несколько лучше», 3 – «ничего не изменилось», 4 – «стало несколько хуже», 5 – «стало значительно хуже»), а также их ожидания на предстоящий месяц – июль 2025 года (где 1 – «станет намного лучше», 2 – «станет несколько лучше», 3 – «ничего не изменится», 4 – «станет несколько хуже», 5 – «станет значительно хуже»). Из полученных данных опроса были рассчитаны три частных индекса, представляющие собой разность сумм долей «положительных» и «отрицательных» ответов, без учета «нейтральных» («затруднившиеся ответить» респонденты исключены из расчета индексов). Итоговый композитный «Индекс уверенности железнодорожного рынка» рассчитывался как среднее арифметическое трех частных индексов.

В пилотном опросе, проведенном в период с 3 по 7 июля 2025 года, согласились принять участие 10 респондентов из числа профильных топ-менеджеров крупных грузовладельцев и операторов подвижного состава, работающих в угольной, металлургической, нефтяной отраслях (по 2 респондента), а также контейнерные операторы (2 респондента), универсальный оператор грузовых вагонов различных типов и оператор железнодорожного терминала. В дальнейшем агентство InfraNews рассчитывает постоянно расширять пул опрашиваемых компаний – пользователей железнодорожного транспорта, и далее ориентируясь на пропорциональное соотношение основных сегментов грузовых перевозок в числе аудитории опроса, а также проводить регулярную ротацию персонального состава респондентов.

Исследовательская оговорка

Считаем важным повторить, что данный срез настроений и ожиданий пользователей железнодорожного транспорта проводится впервые, а главной его задачей является проведение регулярных (ежемесячных) замеров и их анализ в сравнении и в динамике. Сопоставляя эти изменения с рыночными трендами и принимаемыми регуляторными решениями, профессионалы отрасли и профильных государственных структур получают, по нашему мнению, дополнительный индикатор для донастройки нормативно-правовой и технологической базы железнодорожного транспорта, а также более точного прогнозирования рыночных тенденций.

При анализе данного июльского выпуска «Индекса уверенности железнодорожного рынка» считаем важным также принимать во внимание субъективные факторы, которые могли повлиять на результаты исследования. Как заявляли и сами участники опроса, на их эмоциональную оценку существенно влияет общий негативный рыночный фон в экономике России, когда наблюдается снижение объемов перевозок грузов практически по всем направлениям всеми видами транспорта. Кроме того, на оценки респондентов мог повлиять и сам факт проведения подобного опроса в режиме конфиденциальности, позволяющим респондентам, порой, впервые рассказать о «давно наболевших» вопросах работы на железной дороге. В то же время, мы надеемся, что для профессионалов железнодорожной логистики, для которых и проводится эта работа, влияние этих факторов не вызовет значительных трудностей с оценкой результатов данного исследования.

По всем вопросам, связанным с исследованием, обращайтесь к авторам:

Алексей Екимовский ae@infranews.ru; Анастасия Баранец a.baranec@infraproject.ru

© Исследовательское агентство InfraNews, июль 2025 г.