

«ИНДЕКС УВЕРЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА»

04 АВГУСТА 2025 ГОДА

Результаты исследования за июль 2025 года

По результатам опроса, проведенного командой исследовательского агентства InfraNews в конце июля – начале августа 2025 года, значение композитного «Индекса уверенности железнодорожного рынка» составило **минус 11,11 пункта**. Это на пять пунктов выше, чем [в июне 2025 года](#) (месяц назад индекс составлял минус 14,81 пункта), однако то, что индекс продолжает находиться в отрицательной зоне говорит о том, что в отрасли **продолжает преобладать пессимизм** в отношении эксплуатационной обстановки на российских железных дорогах. Более того, анализ частных индексов, влияющих на значение композитного индекса, а также развернутые пояснения респондентов свидетельствуют о том, что незначительное улучшение оценок текущей ситуации связано с продолжающимся снижением погрузки на сети, в то время как ожидания отрасли стали даже более негативными, чем месяц назад: большинство участников рынка прогнозируют в августе-сентябре рост спроса на перевозки и в связи с этим предчувствуют ухудшение эксплуатационной обстановки на железной дороге.

Так, на вопрос об оценке эксплуатационной обстановки на сети в июле 2025 года более 40% опрошенных оценили ее как «плохая» и «очень плохая» (месяц назад так ответили более 60% опрошенных).

Подавляющее число участников рынка не увидели никаких изменений ситуации в течение прошедшего месяца, характеризуя ее как «стабильно плохую», однако, отвечая на вопрос о возможной динамике обстановки в следующем месяце, 25% респондентов ожидают «ухудшения» или «сильного ухудшения» и лишь 16% надеются, что ситуация на железной дороге «несколько улучшится». Месяц назад тех, кто ждал улучшения обстановки, было вдвое больше, чем «пессимистов» (22% против 11%).

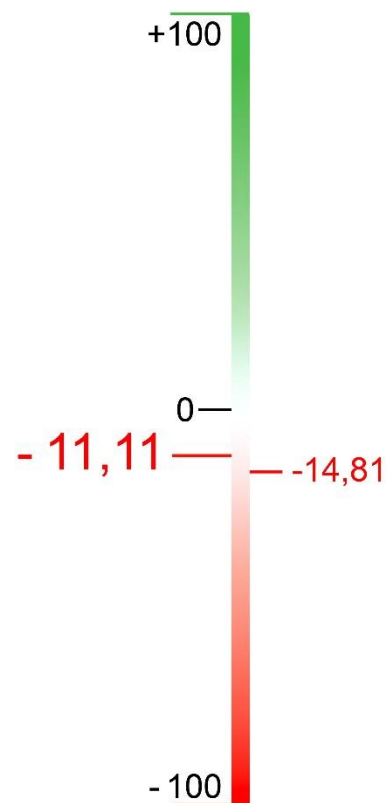


Таблица 1. Расчет частных индексов уверенности железнодорожного рынка в июле 2025 г., InfraNews

1. Как Вы оцениваете эксплуатационную работу железной дороги в июле 2025 г.?				
Очень плохо	Плохо	Средне	Хорошо	Отлично
16,7	25,0	41,7	16,7	0,0
Значение частного индекса 1: -25				
2. Как она изменилась за июль 2025 г.?				
Стало сильно хуже	Стало несколько хуже	Ничего не изменилось	Стало несколько лучше	Стало значительно лучше
8,3	0,0	83,3	8,3	0,0
Значение частного индекса 2: 0				
3. Каких изменений ожидаете в августе 2025 г.?				
Станет сильно хуже	Станет несколько хуже	Ничего не изменится	Станет несколько лучше	Станет значительно лучше
16,7	8,3	58,3	16,7	0,0
Значение частного индекса 3: -8,33				

О снижении грузовой базы

«Грузов едет меньше, вагоны расставились и сеть стала свободнее. Но глобально нам все также неясны управленческие решения РЖД. Диалога с нами нет до сих пор».

«Если оценивать именно эксплуатационную работу РЖД, а не, например, тарифы, то все достаточно терпимо. Перевозки по сети РЖД внутри страны упали, поэтому и эксплуатационная работа РЖД в июле выглядит неплохо. Колесо крутится, вагоны едут. Когда мало работы, улучшается качество».

«Движение за последние месяцы стало лучше, но при этом сохраняются проблемы с подсылом порожних вагонов. В последние месяцы на нас очень влияет то, что ситуация внутри отрасли проблемная и мы меньше предъявляем грузов по железной дороге. С другой стороны, РЖД подтверждает нам больше объемов перевозок: нам дают больше лимитов, но возможности ими воспользоваться у нас меньше. Яичко не к тому дню поспело: сейчас нам эти лимиты не особо нужны».

«С учетом падения объема перевозок эксплуатационная обстановка на сети в общем улучшилась. Но все проблемы на сети РЖД, в том числе связанные с нехваткой локомотивных бригад, никуда не делись. Локально по ряду станций, где грузопоток сохраняется, проблемы все еще есть».

Об инфлированных заявках

«Увеличение штрафов за инфлированные заявки – несусветная глупость. У них происходит отток грузов, а они хотят еще сильнее наказать грузовладельцев, которые не понимают, как им обеспечить вывоз товара. У РЖД вся система несбалансированная. Например, руководство РЖД спускает в ЦФТО план по заявкам на перевозку, который не должен отставать от прошлого года, то есть заведомо невыполнимый план. ЦФТО договаривается с грузоотправителями, последние подают заявки так, чтобы не подставить РЖД и помочь им, а РЖД решает повысить штрафы! Так может стоит просить нас подавать нормальные объемы?»

«ЦД производит нормирование движения порожних вагонов, не учитывая уже согласованные ЦФТО ГУ-12. То есть действующее нормирование передвижений порожних вагонов не увязано с заявками на перевозку. Кроме того, возникает перекос, когда РЖД кажется, что на полигоне хватает вагонов под согласованные ГУ-12, при этом по факту это вагоны не тех собственников, для которых согласована перевозка. Нам говорят про инфлированные заявки, а по факту нам просто не хватает порожних вагонов для выполнения перевозки».

«Они почему-то искренне верят в то, что увеличение штрафов им чем-то поможет... Да, вам не будут заявлять лишнего, но и больше от этого тоже не повезут, потому что риски вырастут. Увеличивая риски, РЖД уменьшает грузовую базу».

О прогнозах изменения ситуации

«Август – это традиционно время интенсивных ремонтных работ на инфраструктуре РЖД, пиковое время для пассажирских перевозок, а также в августе начинаются перевозки зерна. Эти три фактора традиционно делают движение по сети напряженным, поскольку интенсивность по целому ряду направлений возрастает. Так что рынок ничего хорошего от РЖД не ждет и надеется, что хуже не будет».

«На оценку влияет работа железной дороги, работа системы ЭТРАН, непонятные правила согласования и отправки подвижного состава, постоянно меняются базовые правила

перевозки груза. При этом абсолютно нулевая реакция на наши обращения! Изменить тут можно что-то только перестроив все, в том числе в руководстве».

«Ситуация начала ухудшаться в ноябре <прошлого года>, становилось хуже и хуже, в апреле был коллапс, а сейчас уже отставлено все, что можно. Все стабильно плохо... Для нас себестоимость жд-тарифа в купе с изменениями курса доллара и падением рынка – неподъемная. Нам невыгодно везти железной дорогой, а кроме того, это до ужаса непрогнозируемая история».

«От железных дорог никто уже ничего не ждет. Последний год настолько упал уровень оказания услуг, что никто уже никаких изменений не ждет. Я не знаю, что и кого спасет в этой экономической ситуации. РЖД нужно бороться за груз, к ним просто так в такой экономике никто не придет, им пора об этом задуматься».

«В августе начнётся уборка зерна в Сибири и если ничего не поменяется, то станет хуже. Грузовая база прибавится, а планирование будет таким же... Настоящий коллапс наступит в сентябре, потому что заявки ГУ-12 будут поступать, а выполнять их будет нечем».

«По нашим прикидкам ситуация в августе останется прежней. Мы все еще не видим восстановления импортного потока, а значит все останется в прежнем спокойном режиме».

«Чтобы что-то изменилось, нужно чтобы грузовая база начала расти, но тогда все ухудшится. Пока предпосылок для восстановления нет. Когда мы ключевую ставку увидим на уровне 15%, тогда можно будет о каком-то восстановлении говорить».

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 регулярных опросов, которые InfraNews проводит ежемесячно, респондентам предлагается на конфиденциальной основе ответить на три вопроса, с фокусом на их **эмоциональном восприятии** эксплуатационной работы железнодорожной сети. Вопросы касаются оценки ситуации за прошедший месяц (по пятибалльной шкале, 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 ожидания респондентов на предстоящий месяц (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 рассчитываются три частных индекса, представляющие собой разность сумм долей «положительных» и «отрицательных» ответов, без учета «нейтральных» («затруднившиеся ответить» респонденты исключаются из расчета индексов). Итоговый композитный «Индекс уверенности железнодорожного рынка» рассчитывается как среднее арифметическое трех частных индексов.

В исследовании, проведенном в период с 25 июля по 3 августа, число респондентов увеличилось до 12: в опросе приняли участие в равной пропорции грузоотправители, операторы подвижного состава и перегрузочных терминалов, занимающиеся перевозками грузов в различных видах подвижного состава. В дальнейшем агентство InfraNews планирует продолжать 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.

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

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

© Исследовательское агентство InfraNews, 4 августа 2025 г.