

«ИНДЕКС УВЕРЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА»

02 СЕНТЯБРЯ 2025 ГОДА

Результаты исследования по итогам августа 2025 года

По результатам опроса, проведенного командой исследовательского агентства InfraNews в конце августа – начале сентября 2025 года, значение композитного «Индекса уверенности железнодорожного рынка» составило **0,18 пункта**. Это на целых 11 пунктов выше, чем в июле 2025 года (месяц назад индекс составлял минус 11,11 пункта, по итогам июня – минус 14,81 пункта).

Впервые за три месяца исследований по выбранной методике, индекс незначительно вышел в плюс. Между тем, подробный анализ оценок респондентов эксплуатационной ситуации на железной дороге и их ожиданий в ближайшее время, позволяет сделать вывод о том, что настроения на железнодорожном рынке еще далеки от оптимизма. «Сеть свободна, едем неплохо. Но груза нет – разве это хорошо?» – такое и похожее мнение высказали значительное число опрошенных. Более того, если в июне и июле ожидания участников рынка в отношении будущего развития ситуации были скорее оптимистичными при достаточно негативной оценке текущей ситуации, то результаты опроса в августе показали кардинальный разворот этой тенденции. Частные индексы, отражающие оценку текущей ситуации и ее динамики, выросли и оказались в положительной зоне, тогда как индекс «ожиданий» участников рынка значительно «ушел в минус». Большинство респондентов высказали предположение, что с началом осени ситуация скорее ухудшится из-за активизации ремонтных работ на инфраструктуре РЖД, что снизит ее пропускную способность, а также за счет сезонного роста грузовой базы, в том числе перевозок запасов топлива в период подготовки к грядущей зиме.

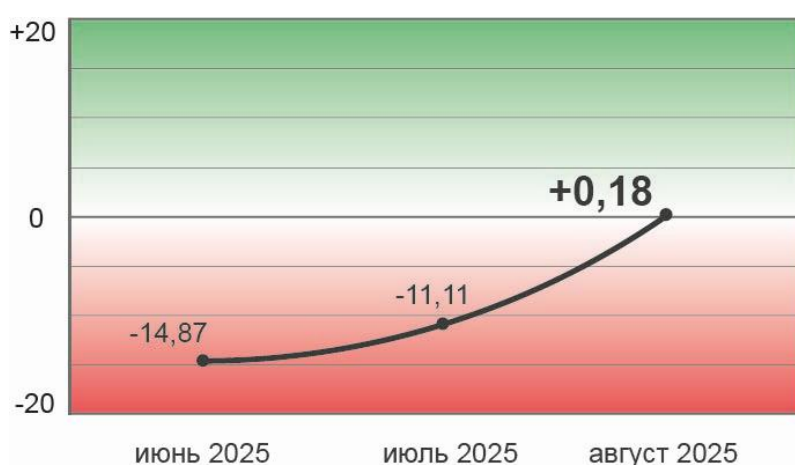


Рисунок 1. Динамика индекса уверенности железнодорожного рынка в июне-августе 2025 г., InfraNews

Таблица 1. Динамика частных индексов уверенности железнодорожного рынка в июне-августе 2025 г., InfraNews

Значения частных индексов		Июнь'25	Июль'25	Август'25
Индекс 1:	Оценка эксплуатационной работы железной дороги в текущем месяце	-55,56	25,00	18,75
Индекс 2:	Оценка изменений по сравнению с предыдущим месяцем	0,00	0,00	6,67
Индекс 3:	Ожидания изменений в следующем месяце	11,11	-8,33	-25,00

Таблица 2. Расчет частных индексов уверенности железнодорожного рынка в августе 2025 г., InfraNews

1. Как Вы оцениваете эксплуатационную работу железной дороги в августе 2025 г.?				
Очень плохо	Плохо	Средне	Хорошо	Отлично
12.5	18.8	18.8	50.0	0.0
Значение частного индекса 1: 18,75				
2. Как она изменилась в августе по сравнению с июлем 2025 г.?				
Стало сильно хуже	Стало несколько хуже	Ничего не изменилось	Стало несколько лучше	Стало значительно лучше
0.0	6.7	80.0	13.3	0.0
Значение частного индекса 2: 6,67				
3. Каких изменений ожидаете в сентябре 2025 г.?				
Станет сильно хуже	Станет несколько хуже	Ничего не изменится	Станет несколько лучше	Станет значительно лучше
0.0	37.5	50.0	12.5	0.0
Значение частного индекса 3: -25,00				

В то же время, некоторые участники опроса в развернутых ответах жалуются, что большинство проблем, беспокоивших их при работе на железной дороге, до сих пор не решены. В противовес публичным заявлениям представителей РЖД о причинах снижения объемов перевозок, отдельные респонденты отмечают, что новые механизмы перемещения порожних вагонов лишь сдерживают погрузку. Рынку до сих пор непонятна общая логика отдельных управленческих и тарифных решений РЖД, что, по их мнению, снижает уверенность инвесторов в перспективах развития бизнеса на железной дороге.

Отдельные цитаты респондентов

О снижении грузовой базы

«Грузовой базы нет. Создается впечатление, что РЖД делает все, чтобы ее и дальше не было. А эксплуатационная обстановка на сети выглядит хорошо: поезда едут, вагоны едут, в целом какой-то порядок образовался. Хорошо ли это для экономики страны – РЖД, операторов, машиностроения, - конечно, нет».

«Если даже кэптивный вагон выгрузился, есть согласованная заявка, по логике, можно вернуться и забрать свой груз. Но даже кэптивному оператору не дают оформиться на свою станцию погрузки, под свой груз. Почему – не поясняют. Складывается ощущение, что РЖД искусственно занижает погрузку, но при этом показывает хорошую эксплуатационную работу».

«Улучшаться ситуации некуда. Уже профицит всего: вагонов профицит, пропускных способностей хватает, локомотивов хватает. Грузов только не хватает»

«Мое ощущение, что РЖД может перевозить больше грузов, но зачем-то увлеклись работой с порожняком, а не работой с грузом. Потенциально грузоотправители могут больше грузить, грузовая база есть. В некоторой степени сдерживается погрузка, по крайней мере у нашего холдинга»

«Грузов нет, что может быть в этом хорошего? Железнодорожная система находится в состоянии, далеком от стресса, и далеко даже от статистически-нормальной погрузки. Как оценить качество работы команды с парусами, когда на море штиль?»

«С одной стороны, хорошо, что невостребованный парк отставляется, и позволяет другим вагонам эффективно работать, и в этом смысле ситуация хорошая. С другой стороны, грузов не хватает – иначе бы парк так сильно не отставлялся. Так что сама железнодорожная сеть работает без напряжения, это хорошо, а если смотреть на ситуацию комплексно – то ситуация не очень хорошая».

О непонимании логики решений РЖД

«РЖД в конце прошлого года проиндексировали тариф в полувагонах примерно на 17%, включая и груженный, и порожний пробег. Хотя весь бизнес, и операторы говорили, что это чрезвычайная индексация, особенно для перевозок грузов на восток. А теперь тем же металлургам, чтобы вернуть их с автотранспорта <на железную дорогу>, дают скидку в 20% к нынешнему тарифу, то есть скидку 6% к тарифу прошлого года. Что это за маневры? Сейчас такой отток грузов произошел на автотранспорт, что его тарифами обратно не вернешь!»

«Грузоотправитель не знает, примут или у него груз даже при согласованной заявке, или не примут».

«Каждая очередная инициатива РЖД направлена на то, чтобы доказать, что все предыдущие инициативы были правильными, но возникли новые обстоятельства, которые требуют дополнительных решений. В результате это напоминает «эффект конкорда»: вместо того, чтобы признать ошибку на стадии предыдущего шага, мы громоздим одну неработающую инициативу на другую. Вне зависимости от масштаба влияния этих инициатив на рынок, такой подход при принятии решений пугает»

«Прошлый опыт с ковидом показал, что период недозагрузки никто не использует для того, чтобы нарастить и усилить свои силы, никто в тренировках это время не проводит. И я боюсь, что когда нагрузка вырастет, мы окажемся еще слабее, чем были до этого».

«Отсутствие логики в последних решениях и выступлениях РЖД, говорит о том, что правильные решения у них могут получиться только случайно. За этот год РЖД показали, что в такой обратной связи не нуждаются, к корректировкам своих решений не готовы. А если надежды добиться чего-то нет, то просто тратить силы и организовывать для РЖД обратную связь... У нас есть более прикладные задачи».

«Сейчас владельцы путей необщего пользования зарабатывают на отстое вагонов больше, чем крупные контейнерные операторы. А почему же тогда не строятся больше путей для отстоя вагонов? Объясняю: потому что в системе принятия решений отсутствуют правила. А в бесконечной смене ручных решений, которую РЖД практикует уже четыре года, никакая инвестиция не имеет ощутимых шансов окупиться. Так что вагонов все равно будет много, путей будет не хватать, но никто ни копейки не вложит, чтобы эту ситуацию как-то решить».

«Мы не слышим от РЖД ровным счетом ничего кроме того, что нам нужно продолжать отставлять парк. Я не верю, что с таким отношением хоть что-то изменится»

О проблемах перемещения вагонов

«Каких-то кардинальных прорывов не происходит. Как все не ехало, так толком и не едет. Как не принимались порожние вагоны к перевозкам, так и не принимаются. Наши предприятия продолжают испытывать проблемы с своевременной доставкой грузов, а особенно – с отводом порожних вагонов. Они возят между собой различные грузы в вагонах различных типов, и мы забиты порожняком – после выгрузки выехать не можем. Так что у нас все те же проблемы, ситуация не меняется».

«РЖД просто не оформляет к перевозке никакие вагоны - ни крытые, ни полувагоны, ни фитинговые платформы. При этом мы видим, что груз на сети есть, дорога едет прекрасно, вопросов к движению на сети нет никаких. При этом РЖД просто без объяснения причин не может нам оформить заявку. Это ненормальная ситуация. Станции заставлены вагонами, подослать вагоны к грузу вообще

нереально. У нас уже создается такое ощущение, что внутри РЖД департаменты вообще не общаются».

«Само движение было хорошим, но работа РЖД с заявками – это просто кошмар. У РЖД недовыполнение плана, локомотивы стоят, груза нет, но при этом РЖД просят подавать ГУ-12 за полтора месяца. Мы порой за два не знаем точные объемы, какой тип контейнера будет выполнять эту перевозку, а поменять в уже согласованной заявке тип контейнера практически невозможно, это делается с боем. Приходится бороться с РЖД за увеличение погрузки. Хорошо, что по самой сети РЖД все едет достаточно быстро».

«Подвижного состава не хватает, локомотивов не хватает, 24/7 не работает железная дорога, у нас постоянные простои, потому что у железной дороги не хватает штата. При этом железные дороги постоянно жалуются и просят войти в их положение. Но только в наше положение экспортеров никто не входит! Да и в перевозках по России все то же самое».

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 августа по 2 сентября, число респондентов увеличилось до 16: 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, 2 сентября 2025 г.