

«ИНДЕКС УВЕРЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА» НОЯБРЯ 2025 ГОДА

Результаты исследования по итогам октября 2025 года

По результатам очередного исследования, проведенного командой агентства InfraNews в конце октября – начале ноября 2025 года, значение композитного «Индекса уверенности железнодорожного рынка» составило **+10,53 пункта**. Это более чем на 5 пунктов ниже, чем в сентябре 2025 года, хотя индекс третий месяц подряд продолжает находиться в положительной зоне и превышает значения, полученные в летние месяцы.

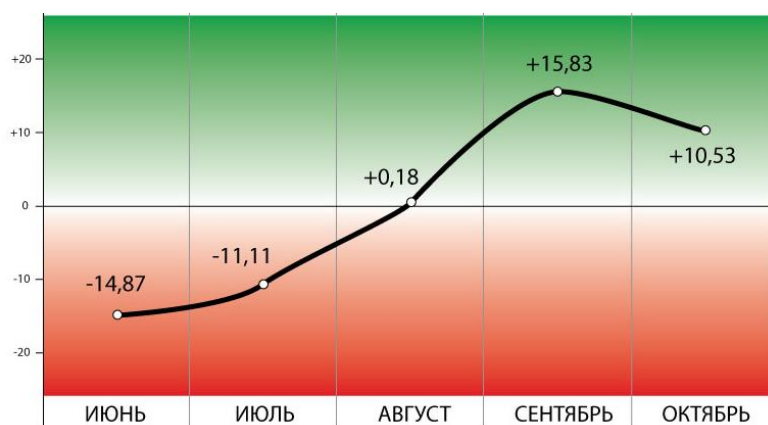


Рисунок 1 Динамика Индекса уверенности железнодорожного рынка в июне-октябре 2025 года, InfraNews

При оценке текущей эксплуатационной обстановки на железнодорожной сети более 47% респондентов назвали ее «хорошей» или «очень хорошей», признавая отсутствие проблем с движением груженных вагонов. Однако, в своих пояснениях некоторые из участников саркастически подчеркивали, что «восхитительная работа РЖД связана с тем, что им возить нечего», а также указывали, что проблемы с перемещением порожних вагонов под погрузку продолжают возникать на отдельных участках сети. Среди наиболее проблемных филиалов РЖД опрошенные чаще всего называли Куйбышевскую и Приволжскую железные дороги, где «в ожидании любых операций можно стоять сколь угодно долго». Более того, операторы вагонов уже начинают «хитрить» и «изобретать» новые схемы заадресовки порожних вагонов, пытаясь «обходить» установленные РЖД правила, чтобы не допустить скопления «порожняка» в портах и на производстве. Кроме того, многие вспомнили про «застарелые» проблемы железной дороги, такие как, например, нехватку маневровых локомотивов на станциях и дефицит кадров на ключевых позициях в регионах.

С ростом грузовой базы и наступлением зимней погоды в ближайшие два месяца участники рынка в своем большинстве ожидают ухудшения ситуации с движением по железной дороге. В конце года на железную дорогу традиционно возвращаются грузы с речного транспорта и наблюдается сезонный рост перевозок потребительских товаров к новогодним распродажам, растут перевозки угля, что может только негативно повлиять на эксплуатационную обстановку на железной дороге, прогнозируют участники рынка.

Ниже приводим наиболее характерные цитаты респондентов.

Отдельные цитаты участников железнодорожного рынка

О текущей эксплуатационной обстановке на сети РЖД

«Из-за отсутствия грузовой базы мы ехали хорошо»

«Работа РЖД и в сентябре, и в октябре была восхитительна. Эта восхитительная работа РЖД связана с тем, что им возить нечего. Сейчас они вдесятером на один вагон бросаются... Я выступаю за повышение объемов и надеюсь, что объемы появятся. Но с РЖД у нас, к сожалению, действует обратная зависимость: чем больше объемов, тем хуже они работают»

«С точки зрения движения значительных проблем мы не усматриваем, но с точки зрения системных проблем отрасли и в плане взаимодействия улучшения мы не фиксировали»

«Уменьшение парка позволило высвободить сеть и поехать немного лучше. Понятно, что вагоны после выгрузки до сих пор плохо забирают с путей предприятий, но это вопросы к собственникам вагонов, которые не могут заадресовать свои вагоны»

«В плане перевозок стало немного лучше, потому что появилось чуть больше спроса. Но это не заслуга РЖД, не заслуга грузовладельцев или какой-то экономической конъюнктуры. Это следствие сложностей, в частности в Казахстане, где застряли вагоны. Соответственно на нашей сети вагонов стало меньше, на них вырос спрос. Но опять же, это не заслуга РЖД. Они все также не идут на встречу, продолжают гнуть свою линию и регулировать все что можно. Пока спрос продолжает это как-то проглатывать»

«В целом мы проезжаем, но иногда приходится это делать кривым способом. ДМЗИ, «шахматки», ограничения с дороги на дорогу вынуждают нас хитрить. Условно, на Куйбышевскую нас не пускают, мы едем на Горьковскую. Потом Куйбышевская открылась, и мы едем куда надо. Приходится таким заниматься. А как по-другому? Вагоны в порту разгрузились, готовы к отправлению, а мы их отправить не можем. Мы начинаем изобретать»

«С текущим грузопотоком РЖД справляются, но любой прирост их прикончит. Средне, потому что они должны принимать больше грузов. У них есть такая возможность, но они их не принимают. Мне-то они вывозят, но я знаю, что есть те, кому не вывозят».

«Если говорить про контейнерные грузы, то наши наряд-заказ в направлении Запада выполняется. Кроме того, РЖД дают дополнительные нитки по направлению Запад-Восток. Если говорить про генеральные грузы, то хорошо согласовывают Кузбасс в октябре-ноябре в нашем направлении. Сказать, что очень хорошо не могу, так как не все наши дополнительные планы согласовываются»

«Скорость неплохая, лимиты согласовываются быстро, практически день в день. То есть прямо чувствуется улучшение. Есть куда совершенствоваться: например, еще 5 лет назад поезда от Москвы до Владивостока доходили за 11 суток, а теперь за 14, то есть куда-то три дня потеряли непонятно куда»

О прогнозах изменений ситуации на железной дороге

«Эмоционально я ожидаю ухудшений. Сезонность традиционно скажется на эксплуатационных показателях, хотя мы грузить лучше не станем, такая сейчас рыночная конъюнктура»

«От РЖД я уже ничего не жду, но если смотреть исторически, то обычно ноябрь и декабрь – это одни из лучших месяцев перевозок. Интенсивность пассажирского движения, равно как и частота введения ремонтных окон снижаются»

«Хуже станет движение в направлении Восточного полигона. Даже сейчас при отсутствии предъявления углей проехать контейнерными поездами очень сложно, а в условиях роста перевозок угля проехать другим грузам будет практически невозможно»

«В ноябре я изменений не жду. Буду ждать их тогда, когда уголь в цене подскочит, вот тогда будет намного хуже, потому что уголь сеть забьет. Пока предпосылок этому нет, но тем не менее»

«Ситуация неоднозначная. Фактически у нас остался всего месяц до следующей индексации тарифа, поэтому интенсивность движения должна вырасти. С другой стороны, именно на ноябрь приходится смерзаемость наших грузов: минусовая температура еще не установилась, при погрузке может идти дождь, а при выгрузке снег. Начинается смерзаемость, груз выгружать сложнее, поэтому многие получатели в это время от приемки груза отказываются. Более того, строительный сезон завершен, новые поставки возможны при оплате контрактов уже на следующий год. Посмотрим, что окажется сильнее».

«Традиционно ноябрь достаточно напряженный месяц. Навигация <по реке> заканчивается, объемы переключаются на железную дорогу. Ну и не нужно исключать того, что в последний месяц до индексации тарифов некоторые игроки будут стараться вывезти как можно больше <грузов>»

«На фоне завоза новогоднего импорта, повышении интенсивности движения ситуация может немного ухудшиться. Не могу говорить за все грузы, но по крайней мере в части потребительских товаров мы ждем повышения интенсивности»

О трудностях с подачей порожних вагонов под погрузку

«За эти месяцы мы настолько привыкли к плохому, что любое небольшое улучшение заставляет думать, что все не так уж и плохо. Слава богу выдохнули. Тем не менее, проблема с ограничением оформлением порожних вагонов все еще сохраняется и не позволяет сказать, что все хорошо»

«Касаемо продвижение по сети вопросов нет: все двигалось в нормативах, по согласованию заявок тоже вопросов нет. Есть вопросы технического технологического характера по некоторым станциям в части задержке в подачи и уборки подвижного состава»

«Участковая скорость после выхода на сеть неплохая, но вагоны до сих пор принимаются РЖД по ведомым только им принципу»

«Никаких предпосылок для улучшения, для разрешения ситуаций мы не видим. РЖД продолжает не оформлять грузы, логика «шахматки» также остается непонятной: мы не можем направить вагоны под погрузку. Диалога, как не было, так и нет»

«На разных дорогах ситуация обстоит по-разному. В анти-рейтинге я бы назвал: Куйбышевскую и Приволжскую дорогу, где в ожидании любых операций можно стоять сколь угодно долго, особенно это касается порожнего подвижного состава»

О дефиците ресурсов у РЖД

«Работа РЖД – никакая! Как только наступает сезон перевозок, мы видим, что РЖД не умеет работать. Летом, когда у них нет погрузки, они сидят и просят нас поработать. Как только начинается погрузка, у них ничего не работает: ни компьютеров, ни ЭТРАНа, ни тепловозов у них нет. Сотрудники тоже: то учиться ушли, то в отпуск, то заболели. Вот вам и работа РЖД 24/7, а ты сиди и решай <проблемы> как хочешь. Поэтому я ставлю им не два, а единицу»

«К сожалению кадровый голод у компании РЖД никто не отменял, и как бы они ни пытались, этот момент у них никак не получается исправить. Аналогично с техническим оснащением: мы продолжаем наблюдать нехватку маневровых локомотивов на целом ряде железнодорожных станций»

Дополнительная информация

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

1. Как Вы оцениваете эксплуатационную работу железной дороги в октябре 2025 г.?				
Очень плохо	Плохо	Средне	Хорошо	Отлично
10,5	0,0	42,1	36,8	10,5
Значение частного индекса 1: 36,84				
2. Как она изменилась в августе по сравнению с сентябрем 2025 г.?				
Стало сильно хуже	Стало несколько хуже	Ничего не изменилось	Стало несколько лучше	Стало значительно лучше
5,3	0,0	63,2	31,6	0,0
Значение частного индекса 2: 26,32				
3. Каких изменений ожидаете в ноябре 2025 г.?				
Станет сильно хуже	Станет несколько хуже	Ничего не изменится	Станет несколько лучше	Станет значительно лучше
5,3	36,8	47,4	10,5	0,0
Значение частного индекса 3: -31,58				

Таблица 2. Динамика частных индексов уверенности железнодорожного рынка в июне-октябре 2025 г., InfraNews

Значения частных индексов		Июн.'25	Июл.'25	Авг.'25	Сен.'25	Окт.'25
Индекс 1:	Оценка эксплуатационной работы железной дороги в текущем месяце	-55,56	+25,00	+18,75	+60,00	+36,84
Индекс 2:	Оценка изменений по сравнению с предыдущим месяцем	0,00	0,00	+6,67	+12,50	+26,32
Индекс 3:	Ожидания изменений в следующем месяце	+11,11	-8,33	-25,00	-25,00	-31,58
Композитный индекс уверенности железнодорожного рынка		-14,87	-11,11	+0,18	+15,83	+10,53

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 октября по 1 ноября 2025 года, число респондентов увеличилось до 19 человек: в опросе приняли участие в равной пропорции грузоотправители, операторы подвижного состава и перегрузочных терминалов, занимающиеся перевозками различных грузов в различных видах подвижного состава. В дальнейшем агентство InfraNews планирует продолжать расширять пул опрашиваемых компаний – пользователей железнодорожного транспорта, и далее ориентироваться 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