

«ИНДЕКС УВЕРЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА»

02 ДЕКАБРЯ 2025 ГОДА

Результаты исследования по итогам ноября 2025 года

По результатам очередного исследования, проведенного командой агентства InfraNews в конце ноября – начале декабря 2025 года, значение композитного «Индекса уверенности железнодорожного рынка» снова устремилось в отрицательную зону и составило **-26,19 пункта**. Это худшая оценка за историю проведения регулярных замеров с июня 2025 года и резкое снижение в сравнении с результатами предыдущих трех месяцев.

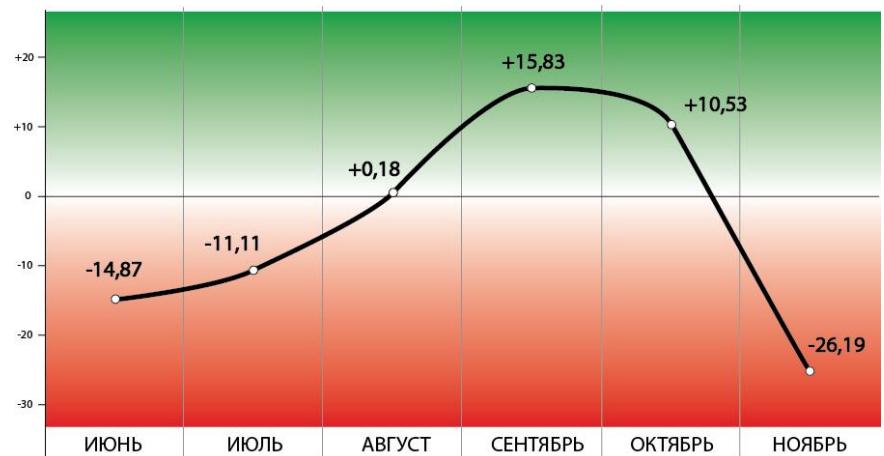


Рисунок 1 Динамика Индекса уверенности железнодорожного рынка в июне-ноябре 2025 года, InfraNews

Важным отличием результатов нынешнего опроса стало то, что все три частных индекса уверенности оказались в минусе: большинство опрошенных участников рынка недовольны как текущей работой железной дороги, считают, что положение в ноябре изменилось не в лучшую сторону, а в декабре они ждут неминуемого ухудшения эксплуатационной обстановки на железнодорожной сети. В развернутых ответах о причинах такой оценки участники рынка преимущественно говорили о росте тарифов с 1 декабря и последующей их индексации в 2026 году. Вместе с «застарелыми проблемами» – «шахматкой» и «ДМЗИ», которые РЖД применяет для управления вагонным парком, рост тарифов только усиливает отток грузовой базы с железной дороги, считают опрошенные участники рынка.

«РЖД «убивают» своими административными решениями, ростом тарифов, своими угрозами провести дополнительную индексацию тарифа весной. По сути, грузооборот погибает, а инфраструктура, в которую инвестировали миллионы, остается недозагруженной», – выражает, во многом, общее мнение один из респондентов. Другой опрошенный рассказал, что в ноябре одна из грузовых станций совсем осталась без вагонов. «Нам эта история сыграла в плюс, и мы подали коллегам единоразово свои вагоны, находившиеся там в отстой. Но нужно ли говорить, что так быть просто не должно?», – сокрушается один из операторов подвижного состава. А один из респондентов и вовсе заявил InfraNews, что принял решение «прекратить работу с железной дорогой», поскольку, по его мнению, перевозчик сознательно не выполняет свои обязательства, а понять его логику невозможно.

Ниже приводим наиболее характерные цитаты респондентов.

О росте тарифов

«Тарифы растут, скидки отменяются, объемы падают, грузы уходят. Дорога пустая, вагоны в отстой, заводы закрываются. Кому от этого лучше?»

«Ругать РЖД за эксплуатационную работу сложно, потому что основной ущерб они наносят не этой работой. Они «убивают» своими административными решениями, ростом тарифов, своими угрозами провести дополнительную индексацию тарифа весной. По сути, грузооборот погибает, а инфраструктура, в которую инвестировали миллионы, остается недозагруженной. У меня возникает простой вопрос: может ли государство в нынешней экономической ситуации позволить себе инвестировать в дороги, по которым никто не едет?»

«Продолжается отток груза с железнодорожного транспорта и административные решения РЖД только сподвигают грузоотправителей уходить. И это ведь не только тарифная история, это и штрафы за ГУ-12, отрицательный или правильнее сказать недружественный к плательщику тарифа новостной фон, когда решение еще не приняли, но в СМИ о нем заявить уже успели. Зачем в такой ситуации плательщику тарифа заниматься развитием железнодорожных перевозок?»

«В части груза улучшений мы не ждем, возможно произойдет небольшое снижение. Понятно, что это не полностью вина РЖД, а во многом вопрос грузовой базы, но и их роль тут есть: тарифы растут, ряд преференций отменяется. У нас не работает как на море: грузовая база припала, ставки фрахта тоже. На железной дороге тариф РЖД обратно не откатишь, поэтому нам, например, уже становится сложно конкурировать с морской доставкой в порты Санкт-Петербурга и в Новороссийск».

О сбоях в системе управления движением

«При сохранении низкой грузовой базы работа РЖД на местах не перестает вызывать вопросы. Коллеги, к сожалению, не до конца включаются в ежесуточную работу и нам постоянно приходится подключать к решению вопросов их непосредственных руководителей, доходя до руководства дороги. Хотелось бы, чтобы людям на местах, начальникам станций, объясняли важность этой работы, мотивировали их работать с нами и с грузом. Графики есть, они утверждены, руководства в ЦФТО, в ТЦФТО замотивировано привлекать грузы, но на местах люди как будто не понимают, что чем больше они отправят поездов, тем лучше».

«Работа по дороге напряженная, но рабочая. Конечно, у нас традиционно две уже ставшие извечными проблемами, но не дураки и дороги, а шахматка и ДМЗИ. Например, в ноябре одна из станций вовсе осталась без вагонов, потому что шахматка не давала основным операторам по этой станции заехать. Нам эта история сыграла в плюс, и мы подали коллегам единоразово свои вагоны, находившиеся там в отстой. Но нужно ли говорить, что так быть просто не должно?»

«РЖД до конца не используют весь свой потенциал для перевозки груза. Сохраняются проблемы в части тяги и локомотивных бригад. Плюс очень слабый административный ресурс».

«Нормально. Сказать «хорошо» сложно в связи с действовавшими на Наушках и Забайкальск ограничениями. Поэтому часть наших объемов перешло на следующий месяц».

«У нас сейчас на сети РЖД образовалась очень интересная история. Год назад всем вагонам на сети хватало места, все работало. А теперь, даже с условием, что часть парка в отстой, вагоны перестали помещаться на сеть и операторы вынуждены дальше снимать их с рейса и отставлять. Вагонов в этом году сильно не строилось, тогда простой вопрос: что происходит? Неужели это РЖД создали такие условия?».

«Мы видим постоянное невыполнение согласованных планов погрузки. При всем этом РЖД не в состоянии гибко и быстро реагировать на изменение рынка, поэтому предполагаемое появление китайских дотаций на контейнеры в декабре в очередной раз застанет их врасплох».

О перспективах высокого сезона в декабре

«В декабре традиционно объемов будет больше, это всегда самый напряженный месяц. Но мы верим и надеемся, что РЖД пойдет нам навстречу и мы справимся».

«Мы ожидаем небольшого ухудшения в части эксплуатационной работы. Тут ничего нового: традиционная история декабря, связанная с погодными условиями и повышением интенсивности перевозок».

«Традиционно последние месяцы года рекордные: люди стараются провезти больше, чтобы успеть до повышения тарифов, но сейчас мы видим очередной провал. Цифры говорят сами за себя».

«Мы ждем небольшого прироста в части перевозок в декабре. На этом скажутся уже заявленные нами объемы, которые были перенесены РЖД на декабрь, ну и сезонность, само собой. Поэтому если РЖД не введет никаких дополнительных ограничений, декабрь пройдет хорошо».

«Ожидаю снега и, следовательно, ухудшения дорожной ситуации. Некритично, но будет».

«Жду непростого декабря и всего следующего года. Тарифы на железнодорожные перевозки с декабря уже выросли на 10%, а с января подрастут еще сильнее, соответственно у нас грузовая база припадет. Другой вопрос куда эти грузы уйдут? Я думаю, что этот объем подхватят китайские автоперевозчики, которые уже вопреки запретам активно доставляют не только экспортно-импортные, но и каботажные грузы. Вишненкой на торте тут стал безвизовые режим. Пока мне кажется, что нас ждет очень непростое будущее».

«Тарифы растут и будут расти, грузы будут и дальше переходить на автотранспорт. Дальше будет хуже».

«Я принял решение прекратить работать с железной дорогой вообще. Это полностью рукотворное решение РЖД, которые стремятся убить грузовую базу. Они не согласовывают заявки, не выполняют планы. У них нет логики, у них антологика».

Дополнительная информация

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

1. Как Вы оцениваете эксплуатационную работу железной дороги в ноябре 2025 г.?				
Очень плохо	Плохо	Средне	Хорошо	Отлично
21,4	14,3	35,7	28,6	0,0
Значение частного индекса 1: -7,14				
2. Как она изменилась в августе по сравнению с октябрем 2025 г.?				
Стало сильно хуже	Стало несколько хуже	Ничего не изменилось	Стало несколько лучше	Стало значительно лучше
21,4	0,0	78,6	0,0	0,0
Значение частного индекса 2: -21,43				
3. Каких изменений ожидаете в декабре 2025 г.?				
Станет сильно хуже	Станет несколько хуже	Ничего не изменится	Станет несколько лучше	Станет значительно лучше
14,3	50,0	21,4	14,3	0,0
Значение частного индекса 3: -50,00				

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

Значения частных индексов		Июн.'25	Июл.'25	Авг.'25	Сен.'25	Окт.'25	Ноя.'25
Индекс 1:	Оценка эксплуатационной работы железной дороги в текущем месяце	-55,56	+25,00	+18,75	+60,00	+36,84	-7,14
Индекс 2:	Оценка изменений по сравнению с предыдущим месяцем	0,00	0,00	+6,67	+12,50	+26,32	-21,43
Индекс 3:	Ожидания изменений в следующем месяце	+11,11	-8,33	-25,00	-25,00	-31,58	-50,00
Композитный индекс уверенности железнодорожного рынка		-14,87	-11,11	+0,18	+15,83	+10,53	-26,19

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 ноября по 2 декабря 2025 года, число респондентов составило 14 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 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, 5 ноября 2025 г.