

«ИНДЕКС УВЕРЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА»

ЯНВАРЯ 2026 ГОДА

Результаты исследования по итогам декабря 2025 года

По результатам очередного исследования, проведенного командой агентства InfraNews в конце декабря 2025 года, значение композитного «Индекса уверенности железнодорожного рынка» прочно закрепилось в отрицательной зоне и достигло **-28,47 пункта**, что является самым низким результатом за всю историю проведения ежемесячных замеров с июня 2025 года. Более того, второй месяц подряд индекс находится на уровне ниже -25 пунктов, что соответствует условной зоне «страха», характеризующей преобладающие эмоциональные настроения в железнодорожной отрасли.



В ходе декабрьского опроса около трети респондентов заявили, что эксплуатационная работа РЖД «несколько улучшилась» по сравнению с ноябрем, но при этом ни один из «очень хороший», и ни один не ждет каких-либо выглядит частный «индекс ожиданий» (респонденты в январе?): почти 70% опрошенных заявили, «сильного ухудшения» эксплуатационной обстановки никаких изменений.

«Лучше точно не будет, хоть бы хуже не стало», «я жду тотального ухудшения», «мы будем проваливаться, терять погрузку», «дожить бы декабрь» - вот характерные цитаты участников рынка, вполне отражающие общее эмоциональное состояние железнодорожной отрасли к концу 2025 года. Все прежние проблемы, о которых участники рынка активно сигнализировали в ходе предыдущих опросов, - ужесточение приема и согласования заявок, новые правила управления движением, ограничения на подачу порожних вагонов под погрузку и другие – никуда не исчезли, но воспринимаются рынком уже как новая норма. «Мы устали злиться, свыклись и работаем», - подытожил ситуацию один из респондентов.

Очень похожее чувство безысходности наблюдается и в оценках респондентов по поводу взаимодействия участников грузового рынка с РЖД, и этот результат можно считать закономерным. Если

еще летом операторы [призывали РЖД к диалогу](#) и детальному обсуждению предпринимаемых перевозчиком ограничительных мер, страстно желая [понять логику этих решений](#), то уже осенью надежда на это практически полностью пропала: игнорируя все предложения и просьбы операторов РЖД [не изменили подходы к управлению перевозками](#) и не смогли справиться [с оттоком грузов с железной дороги](#). Пессимизма рынку добавила дополнительная индексация грузовых тарифов с 1 декабря, которая прошла в полном объеме в соответствии со всеми предложениями РЖД, несмотря на их [острую критику со стороны грузоотправителей и операторов](#). В результате, судя по высказываниям участников рынка, они «устали» ждать обратной связи от перевозчика, полагаясь только на свои собственные силы, а некоторые начинают даже подозревать РЖД в том, что, пользуясь турбулентностью на рынке и возникающими возможностями «ручного управления» движением, монополия пытается максимизировать собственные доходы, не обращая внимания на ущерб, который она наносит участникам рынка и экономике в целом.

Отдельные цитаты участников железнодорожного рынка

Об эксплуатационной ситуации в декабре

«Конечно, скорость, прием заявок все еще оставляют желать лучшего, но пока мы вроде чуть-чуть поехали. Не хочу сглазить, тем более что не все проблемы пока решены, но лучше стало. Почему? Мы не понимаем, но лучше и ладно».

«Взаимодействие с РЖД в разрезе движения достаточно сложное. То есть, например, на уровне ТЦФТО, на уровне коммерсантов железнодорожных мы видим реальную поддержку, чувствуется, что люди заинтересованы и пытаются влиять на процесс. Но у движечников все-таки свои критерии, свои KPI, поэтому получается замкнутый круг. Мы, честно говоря, уже даже подустали поджиматься и жаловаться».

«Мне хочется сказать «удовлетворительно», потому что «хорошо» – это все-таки такая более положительная категория. А я бы не сказал уверенно, что это так. Да, последнее время немного лучше стало, проблемы начали решаться, но я не знаю – тенденция это или ситуационная история».

«Сохраняется проблема с предоставлением ГУ-12, не все направления дают, не все поезда выводят вовремя, дороги загружены, станции загружены. И в декабре с этим стало еще сложнее».

«Мы понимаем и РЖД: у них там ведь сокращение сейчас и по зарплатам, и по всему. Логично, что они ночью или в воскресенье не подскакивают решать наши вопросы. У них мотивации нет: тут сократили, там сократили. Волей не волей люди начинают задумываться: а нужно ли им вообще оставаться в РЖД? Поэтому, как бы сложно нам сейчас ни было, мы стараемся и к людям с пониманием относиться».

«Наверное, нам стало немножко поспокойнее, что ли. Да, сложности есть, но мы к ним уже привыкли. Знаете, жить постоянно в негативе ведь тоже сложно. Вот и мы устали злиться, свыклись и работаем».

«РЖД сделали в ноябре все, чтобы сместить отправки на декабрь, и тем самым мы уехали все по дорогому тарифу. По крайней мере мне так показалось, поэтому я скажу, что было «плохо». Это просто выкручивание рук для дополнительного заработка!»

«Однозначно лучше, чем в прошлом году. Да, есть определенные затруднения с забором составов, но, в принципе, не критичные».

«Ух, вспоминать, что было в декабре... ну, разное было. В начале декабря мы встали из-за РЖД, они привезти ничего не могли. Получается, что, наверное, как-то без улучшений отработали по сравнению с предыдущими месяцами. Но и хуже не стало, это уже нормальная ситуация».

О взаимодействии с РЖД

«На самом деле, никак не оцениваю взаимодействие и работу с российскими железными дорогами. Взаимодействие подразумевает под собой какое-то двустороннее движение, какие-то поиски компромиссов. А у нас железная дорога действует ровно так, как она хочет, а компромиссы не ищет. Какое это взаимодействие? Его нет. При этом выходит интервью, где клиентов называют негодяями. Мне вообще удивительно, конечно, когда один из топов большой корпорации, которая оказывает услугу своим клиентам (а перевозка – это услуга), говорит, что клиенты негодяи. Они живут за счет клиентов и при этом говорят, что они, клиенты, им не нужны! Очень странная позиция, когда говорят про грузоотправителей, что они какие-то нехорошие. Грузоотправители деньги платят, даже если они нехорошие, с ними нужно как-то договариваться».

«РЖД могло бы все-таки реагировать на происходящие события в экономике грузовладельцев и идти навстречу, а не продолжать закручивать гайки. Например, можно было бы немножко упростить процедуру подачи порожняка, более гибко смотреть на вместимость поездов, позволить возить порожние контейнеры на Восточный полигон, они ведь все-таки там нужны. Ничего этого не делается, РЖД как задали темп в начале года, так и действуют, не реагируя ни на что».

«РЖД уже заявили нам о планах внедрить в ДМЗИ новые модели, новые фильтры. То есть не просто согласованные ГУ будут учитываться, помимо всех остальных нюансов, а перерабатывающие способности станций предприятий, при этом как грузоотправителей, так и грузополучателей. Соответственно, РЖД продолжит бороться с инфицированными ГУ и делать все, чтобы ни одна ГУ не попала под реальную перевозку».

«На местах все константа. Разные проблемы локального характера сменяются, но общий фон как бы совершенно одинаковый. На более высоком уровне ситуация несколько обескураживающая. Мы слышим и видим, что РЖД предлагают всем механизмы «вези или плати», при этом за тарификацию отвечают не они, а встречную ответственность они не хотят. Соответственно, они либо просто собираются всех убить админресурсом, доминируя в монопольном положении, либо вообще слабо понимают суть сделки «вези или плати».

«РЖД вообще находится в удивительном мире, это единственная компания, которая никогда не признавала ошибок их предыдущего шага. Ошибки из предыдущего шага они маскируют двумя новыми, и, по сути, они уже бегут просто в этих решениях, не успевая ни осознать, ни остановиться, ни допилить. Просто громоздят чушь на чушь. И это очень плохо».

«Хочу сказать, что РЖД изначально допустили ошибку, когда сделали тарифы для угля дотационными, и это всегда, если честно, разворачивает. Ты привыкаешь к скидкам, и тебе кажется, что вся жизнь именно так и построена, что ты всегда будешь получать эти скидки. Люди привыкают. А вот мы, например, компания, которая перевозит другой груз: да у нас никаких дотаций, ничего нет! Мы, наоборот, тащим эту лямку. Поэтому я считаю, что это просто привычка у операторов. Я понимаю, что сейчас им тяжело, полуваагоны уже чуть ли не до 300 руб. за сутки в аренде упали, но что поделать теперь, опять всем их спасать? РЖД тяжело, и дальше что?».

«У меня нет вопросов к продвижению вагонов по сети, проблема заключается в другом, - в квотировании. Квотирование – это элемент фильтрации, который действует для всех, без исключений. В конечном итоге это приводит к необходимости РЖД регулировать все в ручном режиме, вводить исключения, что только усложняет процесс».

«В связи с повышением тарифов мы уже слышим от наших клиентов, что новые ставки их не устраивают. Чего я в связи с этим жду? Я жду борьбу на своем фронте: буду пытаться аргументировать рост цены доставки и не потерять клиентов».

Об ожиданиях изменений в январе

«Я сильно опасаюсь, что если сейчас ситуация еще куда ни шло, то в январе будет плохо. Я даже не про деньги говорю, а про само движение. Я прямо пессимистично настроен. Боюсь, что толком отдохнуть в праздники не получится. Зима, идет снег, плюс уже сейчас мы видим, как начали бросать наши поезда, вагоны... Долго не было такой истории, вот она снова началась и боюсь, что теперь будет усугубляться».

«Вообще пока ничего не жду. Еще не закончили декабрь, и он у нас очень напряженный. В день мне нужно грузить по поезду, поэтому в январь я даже не заглядываю. Дожить бы декабрь. В целом этот год такой, что мы стали планировать совсем короткими отрезками: сутки прожили – слава богу. И это я как руководитель заявляю, что уж тут говорить о сотрудниках компании».

«Конечно, нас расстроила допиндексация по тарифам с 1 января. Погрузка ведь уже упала, а дополнительный рост тарифа – это еще шаг к ухудшению. Однозначно этот рост повлечет еще какой-то спад, абсолютно точно. Люди уже сейчас неохотно везут по такой ставке».

«В принципе, у РЖД сейчас все довольно-таки сбалансировано. Они даже по некоторым выгодным для нас направлениям не добирают погрузку и, следовательно, дают нам доппланы, а для нас это плюс».

«С коммерческой точки зрения будет, наверное, временно снижено предъявление груза, пока все пересмотрят ставки, цены и так далее. А с технической, эксплуатационной стороны – нам пока железная дорога говорит, что весь первый квартал следующего года она видит,

что сможет возить на таком же уровне, как возила четвертый квартал этого года, объем наряд-заказов будет схожим. Это не хуже, но и не лучше. Например, по началу января РЖД могли бы трезво оценить и понять, что предъявления грузов будет явно меньше, следовательно, почему бы не предложить отправителям больше грузиться в этот период? Просто сказать: ребят, вот в этот период грузитесь по предъявлению и на лимитирующие направления, но только полными поездами. Если готовы – поедем. Наверное, это бы помогло».

«На январь смотрю совершенно никак. Лучше точно не будет, надежда одна – хоть бы хуже не стало».

«Я жду тотального ухудшения. Сочетание сезонного сокращения грузовой базы и повышение тарифов приведет к тяжелой ситуации. Груза просто не будет».

«Мы будем проваливаться, будем терять погрузку. Вы посмотрите, пожалуйста: очередная компания банкротится сейчас, продолжается сдача лицензий, продолжается сокращение численности штатов, продолжается сокращение инвестиций в поддержание мощностей даже на нынешнем уровне. Но если мощности производственные сокращаются, какие варианты сохранить грузооборот?».

Дополнительная информация

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

1. Как Вы оцениваете эксплуатационную работу железной дороги в декабре 2025 г.?				
Очень плохо	Плохо	Средне	Хорошо	Отлично
14,3	14,3	71,4	0,0	0,0
Значение частного индекса 1: -28,57				
2. Как она изменилась в августе по сравнению с ноябрем 2025 г.?				
Стало сильно хуже	Стало несколько хуже	Ничего не изменилось	Стало несколько лучше	Стало значительно лучше
14,3	7,1	42,9	28,6	5,3
Значение частного индекса 2: +12,41				
3. Каких изменений ожидаете в январе 2026 г.?				
Станет сильно хуже	Станет несколько хуже	Ничего не изменится	Станет несколько лучше	Станет значительно лучше
38,5	30,8	30,8	0,0	0,0
Значение частного индекса 3: -69,23				

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

Значения частных индексов		Июн.'25	Июл.'25	Авг.'25	Сен.'25	Окт.'25	Ноя.'25	Дек.'25
Индекс 1	Оценка эксплуатационной работы железной дороги в текущем месяце	-55,56	+25,00	+18,75	+60,00	+36,84	-7,14	-28,57
Индекс 2	Оценка изменений в сравнении с предыдущим месяцем	0,00	0,00	+6,67	+12,50	+26,32	-21,43	12,41
Индекс 3	Ожидания изменений в следующем месяце	+11,11	-8,33	-25,00	-25,00	-31,58	-50,00	-69,23
Композитный индекс уверенности железнодорожного рынка		-14,87	-11,11	+0,18	+15,83	+10,53	-26,19	-28,47

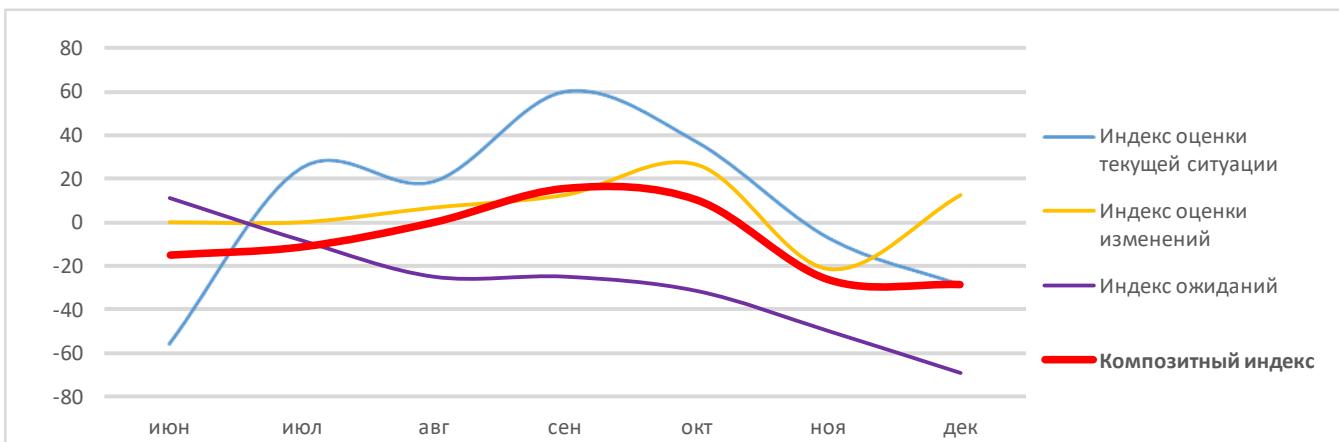


Рисунок 2 Динамика частных индексов уверенности железнодорожного рынка в июне-декабре 2025 г., InfraNews

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 по 30 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