

«ИНДЕКС УВЕРЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА»

ФЕВРАЛЯ 2026 ГОДА

Результаты исследования по итогам января 2026 года

В январе 2026 года, на фоне продолжающегося [спада погрузки](#) на железнодорожном транспорте, «Индекс уверенности железнодорожного рынка» также продолжил находиться на в «красной зоне» и составил **-23,81 пункта**. Это немногим лучше, чем в декабре, когда композитный индекс по методике InfraNews достиг исторически минимального значения на уровне -28,47 пункта. [Месяц назад](#) наихудшую динамику показал частный «индекс ожиданий», рухнувший ниже -69 пунктов, предвещавший усиление эксплуатационных проблем на сети. Январский опрос участников рынка, по сути, подтвердил их «ужасные» прогнозы на начало 2026 года.

Наибольшие претензии у участников рынка остаются к новым методам управления движением со стороны РЖД. В ходе январского опроса респонденты были весьма эмоциональны, но при этом больше сосредоточились на рассказах о конкретных случаях возникновения сбоев. Они, в частности, рассказали о расширении принципа «суточных лимитов» на перевозки с Белоруссией и Казахстаном, о новых ограничениях при выдаче «ниток графика» для поездов на Дальний Восток и возврата порожних вагонов. Контейнерные операторы особенно недовольны новыми запретами на подачу фитинговых платформ в восточном направлении, а вывоз импортных контейнеров из портов полувагонами затруднен в силу все тех же ограничений на перемещение «порожняка». Все это, вместе с продолжающимся ростом тарифов РЖД, ведет к «потере груза» железной дорогой и проигрышу конкурентной борьбы автотранспорту, убеждены большинство опрошенных InfraNews.

В то же время, небольшой оптимизм у рынка появился в конце января, когда состоялась расширенное совещание генерального директора РЖД Олега Белозерова с грузоотправителями, организованное по его инициативе. Часть респондентов InfraNews позитивно восприняли сам факт такой прямой встречи руководства РЖД с клиентами впервые за долгие годы, продолжая при этом сомневаться в том, что все текущие проблемы начнут решаться быстро. В то же время, другие участники этого совещания остались разочарованы самим обсуждением и его результатами, полагая, что «ничего не изменится». Резко недовольными событием оказались участники рынка из числа операторов подвижного состава, которые и вовсе не были приглашены на совещание с главой РЖД, даже в лице своих профессиональных объединений и ассоциаций.



Рисунок 1 Индекс уверенности железнодорожного рынка в январе 2026 года, InfraNews

Отдельные цитаты участников железнодорожного рынка

О принципах управления движением

«С точки зрения взаимодействия с железной дорогой ничего не поменялось. ТЦФТО помогают всем чем могут, потому что финансово заинтересованы в увеличении объемов перевозки, а движущие... ну если палки в колеса не вставляют, это прям редкий случай».

«РЖД нам не помогает, а действительно ухудшает жизнь своими инициативами. Например, где-то 13 января без объявления войны РЖД врубило шахматку по порожняку для работы с сопредельными государствами: Белоруссией, Казахстаном. Соответственно, теперь на эти направления тоже распространяются суточные лимиты, и, если раньше мы на ту же белорусскую дорогу просто подсылали готовые составы под погрузку, то теперь это можно сделать только через миллиард телефонных звонков, обращений и дней согласования, в итоге пока все это утвердят актуальность вопроса уходит. Опять РЖД делают все, чтобы грузы от них уходили».

«С груженным рейсом РЖД вроде справляется, но у нас остается актуальной проблема с адресовкой порожняка, с квотированием этих отправок. Мое мнение, что все это ведет к потере груза, и пока РЖД не набьет тут свои шишки, не поймет и не осознает все происходящее, эта проблема сохранится. Переубедить их иначе невозможно».

«У нас все стабильно, проблемы те же. Есть хороший документ, называется Устав железнодорожного транспорта, из него следует, что неважно предъявляю я железной дороге груз или порожний вагон, они должны его принять к перевозке. Но в реальности у нас куча ограничений, куча сложностей, это беру, это не беру, это заадресую, это не заадресую. Ребята, ну есть закон, надо по нему работать! Они <РЖД> по нему работать не хотят. Сегодня часть вагонов, которые мне нужно вернуть или которые мне клиент хочет заадресовать, они их заадресовать не могут. В старые добрые времена, если мой вагон едет куда-то в другое место на отстой, либо еще что-то, железные дороге, согласно тому же Уставу, можно было предъявить самозахват вагона и оштрафовать в размере минимальной часовой оплаты труда. Сейчас РЖД вводит какие-то косые кривые приказы с ограничениями, и я свой парк, свой личный парк, выгрузившийся на дальневосточной дороге, не могу заадресовать к себе на завод! Вот как это называется?»

«В конце декабря РЖД придумали новую фишку: брать поезда только под графиковое время отправления и только под назначение, которое указано в нитке графика. Для нас немножко непонятно, зачем это нужно, наверное, в этом есть какой-то тайный смысл понятный только РЖД, но для нас это неудобно. Например, есть со станции «А» четыре графиковых нитки, каждая на определенное время. Раньше мы предъявляли поезд и назначение нашего поезда могло быть ближе конечной станции в нитке графика. Теперь так нельзя, даже если нужная нам станция и конечная станция в нитке графика находятся внутри одного полигона. Ну и периодически срываются отправки: локомотив сломался, не успели досмотреть поезд, в результате мы стоим и ждем следующей нитки графика, срываем сроки доставки».

О тарифах

«С точки зрения РЖД не поменялось вообще ничего, но Минтранс выступил с идеями дальнейшего повышения тарифов, невзирая на тотальное падение перевозок, для модернизации Восточного полигона. Но это разнонаправленные процессы. То есть с одной стороны мы что-то строим, а с другой стороны – сокращаем спрос заградительными тарифами. Подобная система решений просто пугает».

«В целом то, что осталось как-то движется, другой вопрос в том, что тариф растет и грузы массово уходят на автотранспорт, и дальше отток только продолжится. Для наших низкомаржинальных грузов это неподъемная нагрузка. Сегодня нас сильно спасает наличие терминала и работа на нем. Если заниматься исключительно перевозками, то ситуация была бы для нас совсем критическая».

«Конечно, на нас сказывается повышение тарифов. Ну и сами понимаете, если мы говорим о перевозках, то декабрь в этом отношении был позитивнее января, когда полмесяца – это выходные».

«На недавнем совещании один из операторов предложил РЖД менять тариф на перевозку в зависимости от состояния рынка, то есть иметь возможность давать понижающие коэффициенты на падающем рынке, чтобы не терять грузовую базу. Это очень важный момент для того, чтобы бы нам остаться в рынке и не проиграть наш рынок автосегменту».

О совещании у генерального директора РЖД Олега Белозерова

«Сегодня у нас запланирована встреча с Олегом Валентиновичем Белозеровым. И, конечно, то, что глава РЖД пригласил нас к открытому диалогу, не может не радовать, значит нас готовы услышать».

«Ряд грузоотправителей отнеслись к этому совещанию в РЖД достаточно серьезно, отправили первых лиц, кто-то, наоборот, давно махнул рукой и не воспринял происходящее всерьез. Но по итогу общее впечатление для всех одно – совещание было проведено «для галочки». Эйфория, если она у кого-то и была, прошла вместе с окончанием совещания. В целом на рынке опять сохраняется общая усталость, клиенты выбирают автотранспорт и переубедить их сложно».

«Я на днях общался с одним крупным грузоотправителем, у которого достаточно много дорогих грузов, и при всей его вере в операторов, он понимает, по чьим рельсам он едет и выбирает автотранспорт. И тут уже даже вопрос не в том, что автотранспорт дешевле, вопрос цены отходит на второй план. Главное сегодня то, что автотранспорт более предсказуемый».

«Олег Валентинович и его канцелярия очень умело подготовились и преподнесли все так, что диалог продолжается и диалог хорошо организован. К участию были приглашены профильные министерства и в их присутствии мы видели, как зависимые от монополии грузоотправители благодарили РЖД за плодотворную работу. Никаких практических решений, и что самое странное, операторскому сообществу, не дали слова, если не считать таковыми некоторых грузовладельцев. Я не увидел СОЖТ, что для меня тоже выглядело

достаточно странно. Никакой революции, никакого прорыва. «Правильно» организованное совещание, которое несомненно добавит Олегу Валентиновичу дополнительных политических очков».

«В режиме диалога я РЖД еще ни разу не видел. Они исполняют функцию умиротворения, легитимизации своих решений, имитации публичных обсуждений, но в реальности за этим ничего не стоит. Нет единых целей у РЖД и операторов, потому что если о них договориться, то дальше выяснять, кто прав, а кто виноват, будет бессмысленно... Локальные успехи в зерне, или еще в чем-то, будут выдаваться за системные победы. Но по сути это просто отсрочивает момент, когда мы вынуждены будем принять и признать, что мы напортачили, и начать спасать рынок».

О проблемах контейнерных операторов

«Железнодорожники очень неповоротливые. У нас сейчас возник локальный дефицит фитинговых платформ, и в нашем регионе контейнеры начали активно грузиться в полувагоны. Хотелось бы, чтобы железнодорожники лояльнее относились к переадресовке вагонов со станции на станцию, потому что от этого зависит и цена, и все остальное».

«По нашему ощущению РЖД делает все для того, чтобы контейнеры больше грузились в полувагоны, платформы просто не пускают на Дальний Восток в необходимом количестве. И получается, что с одной стороны они убрали скидки на перевозки контейнеров в полувагонах, а с другой они создают условия, когда полувагоны – это единственный выход».

«На одном из последних совещаний РЖД нам показали, какие они молодцы, как они делали все для того, чтобы грузы ехали, даже согласовывали порожние контейнеры на Восточный полигон. Мера, конечно, неплохая, но было бы здорово, если бы они об этом уведомили весь рынок не по факту выполнения, а заранее. А получилось так, что знали об этом только операторы, выступающие по совместительству грузоотправителями, то есть имеющие в управлении терминалы. В результате воспользоваться этой мерой мы просто не смогли. У РЖД все как обычно: они хотели как лучше, но как всегда у них не вышло».

Дополнительная информация

Таблица 1. Расчет частных индексов уверенности железнодорожного рынка в январе 2026 г., InfraNews

1. Как Вы оцениваете эксплуатационную работу железной дороги в январе 2026 г.?				
Очень плохо	Плохо	Средне	Хорошо	Отлично
28,6	7,1	57,1	7,1	0,0
Значение частного индекса 1: -28,57				
2. Как она изменилась в августе по сравнению с декабрем 2025 г.?				
Стало сильно хуже	Стало несколько хуже	Ничего не изменилось	Стало несколько лучше	Стало значительно лучше
21,4	21,4	50,0	7,1	0,0
Значение частного индекса 2: -35,71				
3. Каких изменений ожидаете в феврале 2026 г.?				
Станет сильно хуже	Станет несколько хуже	Ничего не изменится	Станет несколько лучше	Станет значительно лучше
7,1	7,1	78,6	7,1	0,0
Значение частного индекса 3: -7,14				

Таблица 2. Динамика частных индексов уверенности железнодорожного рынка в 2025-2026 гг., InfraNews

Значения частных индексов	Июн.'25	Июл.'25	Авг.'25	Сен.'25	Окт.'25	Ноя.'25	Дек.'25	Янв.'26
Оценка эксплуатационной работы железной дороги в текущем месяце	-55,56	+25,00	+18,75	+60,00	+36,84	-7,14	-28,57	-28,57
Оценка изменений в сравнении с предыдущим месяцем	0,00	0,00	+6,67	+12,50	+26,32	-21,43	12,41	-35,71
Ожидания изменений в следующем месяце	+11,11	-8,33	-25,00	-25,00	-31,58	-50,00	-69,23	-7,14
Композитный индекс уверенности железнодорожного рынка	-14,87	-11,11	+0,18	+15,83	+10,53	-26,19	-28,47	-23,81

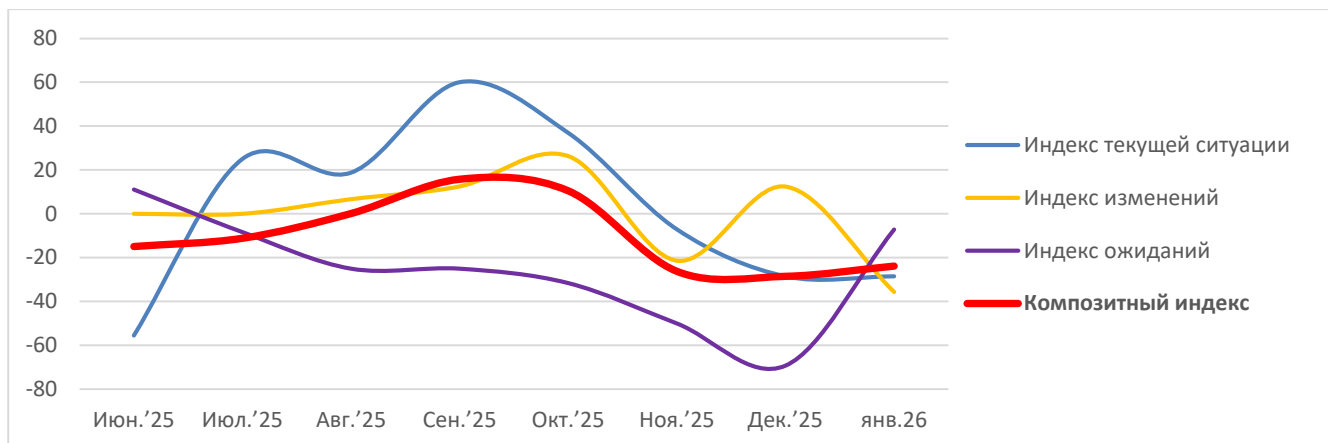


Рисунок 2 Динамика частных индексов уверенности железнодорожного рынка в 2025-2026 гг., InfraNews

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 января 2026 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

