

«ИНДЕКС УВЕРЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА» 03 МАРТА 2026 ГОДА

Результаты исследования по итогам февраля 2026 года

Рекордные снегопады в феврале 2026 года только обострили противоречия на железной дороге. Сложные погодные условия вкупе с «избыточными» нормативами РЖД в феврале не позволили многим операторам задействовать в перевозках вагоны, находящиеся в отстое, и забрать готовый к перевозке груз. В результате «Индекс уверенности железнодорожного рынка» четвертый месяц подряд находится в «красной зоне» и в феврале составил **-21,43 пункта**. В марте участники рынка хоть и ждут некоторых улучшений, но только в части погодных условий, поскольку нынешняя обстановка на сети на уровне «хуже некуда»: частный индекс оценки текущей ситуации на железной дороге в феврале обвалился до минимальных значений за всю историю наблюдений и составил -57,14 пункта. Общее настроение рынка можно охарактеризовать как «затяжную депрессию», а некоторые опрошенные InfraNews операторы и вовсе отказались комментировать происходящее на железной дороге и делать какие-либо прогнозы, ссылаясь на тяжелое экономическое положение своих компаний и состояние рынка в целом.

В ходе февральского опроса самыми недовольными оказались операторы цистерн. В условиях периодических украинских атак по нефтеперерабатывающей и нефтетранспортной инфраструктуре, железнодорожные цистерны начинают выполнять роль дополнительной емкости для хранения нефти и нефтепродуктов на время ремонта оборудования. В этих условиях для сохранения непрерывного цикла производства и транспортировки нефтяникам требуется больше вагонов, и они есть в наличии, но оперативно их вывести на сеть невозможно из-за нормативов РЖД (после отправления вагона в отстой вновь его задействовать в перевозках можно лишь через три месяца).

Более того, операторы указывают, что после длительного простоя вагонам требуется ремонт, цены на который резко выросли, в то время как ряд вагоноремонтных предприятий уже прекратили свою работу из-за отсутствия заказов в последнее время. Ситуация близится к тому, что операторам будет проще и дешевле купить новый вагон, нежели отремонтировать имеющийся, предупреждают собственники подвижного состава, а некоторые из них прямо заявляют, что ни на то, ни на другое у них уже нет денег. В результате себестоимость предоставления подвижного состава в ближайшем будущем будет только увеличиваться, что в купе с ростом железнодорожного тарифа повлечет дальнейшее снижение погрузки и отток клиентов с железной дороги на другие виды транспорта, прогнозируют участники рынка.



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

Отдельные цитаты участников железнодорожного рынка

«РЖД не справились с погодой: вагоны под погрузку вовремя не подводились, сроки срывались. С одной стороны, мы слышим, что наращивать погрузку это их цель. С другой – они не делают для этого ничего».

«Выросли сроки доставки, сроки подачи вагонов. У РЖД как обычно: то зима наступает неожиданно, то пассажиры едут неожиданно в отпуски. Думаю, что в марте снег растает и станет немного лучше».

«РЖД пробили дно и теперь мы находимся ниже, чем «очень плохо». Результат достигнут исключительно благодаря упорному труду и настойчивости со стороны монополии. То, чем РЖД занимались эти полгода, мы будем расхлебывать еще очень долго».

«РЖД видят, что мы объемы теряем, но убедить их убрать «шахматку» невозможно. Они уверены в своей правоте и это, к сожалению, печально».

«В феврале РЖД в очередной раз без объявления войны принесли нам новые правила. Теперь отправляя контейнерные поезда с ряда станций Северной железной дороги в Китай через Казакстан, я должен обеспечить составность не менее 71 условного вагона. Зачем? Казахская сторона не принимает такие длинные поезда, то есть на границе я трачу время и деньги, забиваю приграничную инфраструктуру, чтобы расформировать поезд... Допустим, РЖД зачем-то это нужно, но тогда нужно вводить это правило для отправления со всех станций, а не выборочно. Мне непонятна эта логика».

«Тут все просто: операторы отставили вагоны, причем отставляли под давлением нормативов РЖД. При этом данные нормативы непонятно как считались, поэтому парка в работе осталось на сети минимум. Сейчас образовался локальный дефицит парка – где-то ледовая обстановка повлияла, где-то снежные заносы и так далее. Операторы поднять вагоны из отстоя не могут. Во-первых, потому что там вагоны тоже занесены снегом, а во-вторых, потому что их нужно ремонтировать. Резкий подъём парка из отстоя приведет к существенному удорожанию стоимости предоставления вагонов, и грузовая база продолжит стремительно снижаться».

«Операторы понесли ущерб, вагоны стоят, грузоотправители грузы отправить не могут, нормальный уровень ставки обеспечить не могут. Вагоноремонтные предприятия уже частично позакрывались и восстанавливать эти мощности не будут, то есть даже потребный парк ремонтировать будет практически нечем. Следовательно, цена в ремонте

будет расти, вагон проще будет снова купить. Это все опять приведет к существенной потребности в новом парке, и мы снова будем идти в сторону профицита. Мы идем в неизвестную бездну, но где мы окажемся, к сожалению, известно уже сейчас».

«На фоне всего этого начальник ЦД проводит совещание с грузоотправителями и говорит: «Никакого дефицита я не вижу, это временные трудности, которые бывают каждый год зимой, ничего страшного. Погрузки пока не будет, потерпите». По его мнению, во всем виноваты грузоотправители: «не надо было в такую погоду грузить». Он сказал нам, что нужно было останавливать предприятия непрерывного цикла и ждать пока все рассосется».

«С точки зрения отгрузки все более-менее. Но есть вещи, которые показывают, что «не все хорошо в датском королевстве». РЖД считает, что на сети 40 тыс. излишних цистерн. Но если, допустим, на какую-то нефтебазу происходит прилет, то разгрузиться невозможно. Поэтому пока в порту идет ремонт, вагоны будут стоять там в груженном состоянии. Только сегодня 35 составов встало, а это 2,5 тыс. цистерн! И у нас резко возникает дефицит. Поднять из отстоя мы не можем, норматив у РЖД – 100 дней. Почему-то монополия не может усвоить дну вещь: не может рынок работать без профицита, так исторически сложилось».

«С одной стороны все плохо, РЖД стали ехать еще хуже, согласовать сложно, но с другой стороны мы видим, что РЖД начало нас слышать. Например, теперь при перемещении вагона в пределах одной дороги шахматка больше не нужна, ЦФТО немного упростили нормы подсыла порожних платформ на Дальний Восток. Да, другие ограничения сохраняются, но даже такой небольшой шаг вызывает у нас позитивный отклик, мы видим, что коллеги хотя бы пытаются нас услышать».

«При сохранении всех проблем с движением по сети количество железнодорожных перевозок в нашей компании сократилось в 4 раза относительно прошлого года. Тут, как мы и ожидали, свою роль сыграла тарификация РЖД и общая экономическая ситуация. В марте для нас ситуация продолжит ухудшаться в части перевозок, но мы занимаемся еще и отстоем порожняка, вот в этой части ждем улучшения, вагоны сейчас слабо востребованы рынком».

«Мне сложно что-то оценивать, потому что объективно в последние месяцы все настолько плохо, что хуже не становится только потому, что хуже уже некуда. Мы достигли своеобразного дна: мы получили огромное количество

парка, выведенного из оборота, как нерабочий, мы получили большие проблемы в головах у самих операторов, которые теперь просто не понимают, что делать. Чтобы поднять сейчас весь парк нужно вложить много денег, в том числе благодаря новым инициативам РЖД, а для того, чтобы потратить много денег нужно верить в долгосрочные перспективы на будущее. А в них с учетом всех решений РЖД никто не верит, вот и получается замкнутый круг».

«РЖД привели рынок в состояние осцилляции. Сейчас вагоны никто ремонтировать не будет, потому что никто не верит в светлое будущее, соответственно, цены на перевозку еще подрастут. А когда мы все всё отремонтируем, цены рухнут и часть парка снова уйдет в отстой, и вот эта осцилляция гарантирована нам на несколько лет. Рынок будет мотылять, как маятник: то парка много, то его не хватает».

«Конечно, в феврале нас сильно подвела погода, ставшая причиной для срыва сроков доставки, это ежегодное заболевание для рынка, вакцины от которого мы так и не нашли. В марте, думаю, все как всегда станет лучше и в плане перевозок, и в плане эмоционального состояния рынка».

«Погрузки в феврале у нас было немного, но даже этот объем мы везли сложно. Несколько раз станция была забита вагонами и на помощь начальнику нашей станции приезжали железнодорожники из других локаций. Создается впечатление, что проблемы с движением у РЖД есть всегда, и когда много погрузки, и когда погрузки мало. Пусть они подскажут нам, когда у них проблем нет? Может им нужно ноль погрузки или в какой момент они начинают нормально работать? Реально ощущение, что железной дороге лучше работать без погрузки».

«На нашей дороге ТЦФТО в отличие от движенцев помогают всем чем могут: и информацией, и со станцией движенческие вопросы решают, для нас это реально такой «универсальный департамент». С другой стороны, мы не знаем, как долго это счастье продлится, потому что руководителя нашего ТЦФТО уже хотят забрать работать в Москву. А вот кто придет к нему на замену пока неясно».

«Не хочется говорить про февраль, делиться прогнозами, желания нет. Рынок, очевидно, в очень плохом экономическом состоянии: штаты компаний сокращаются, количество сервисов уменьшается. Мы просто хотим дожить до конца года».

Дополнительная информация

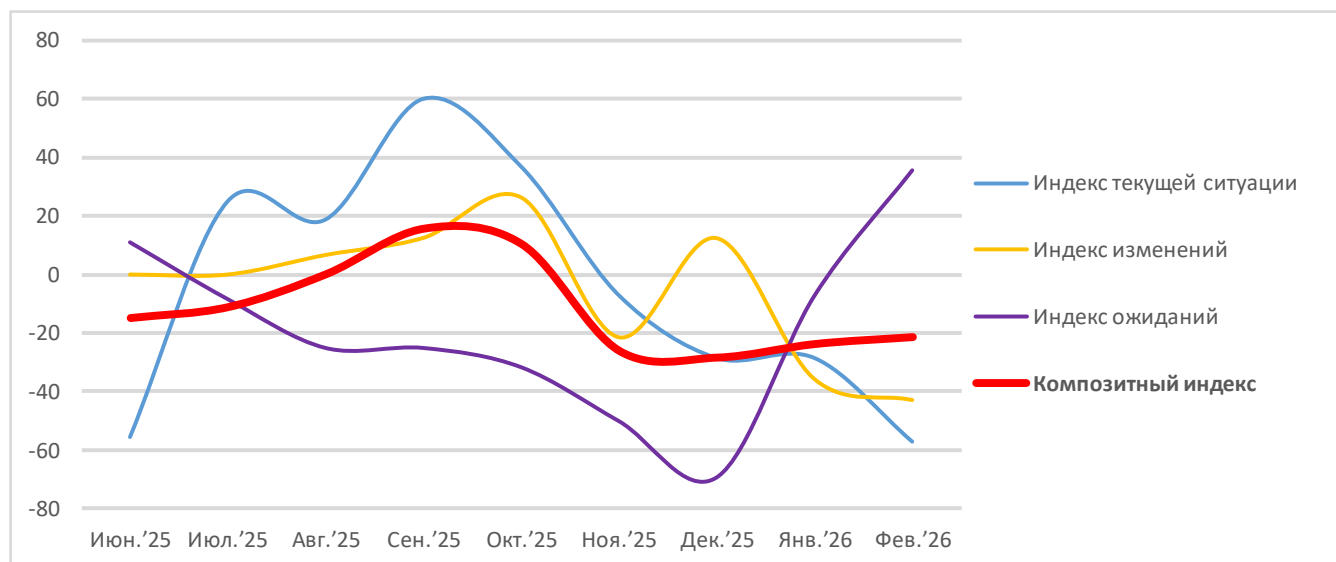
Таблица 1. Расчет частных индексов уверенности железнодорожного рынка в феврале 2026 г., InfraNews

1. Как Вы оцениваете эксплуатационную работу железной дороги в феврале 2026 г.?				
Очень плохо	Плохо	Средне	Хорошо	Отлично
14,3	42,9	42,9	0,0	0,0
Значение частного индекса 1: -57,14				
2. Как она изменилась в августе по сравнению с январем 2026 г.?				
Стало сильно хуже	Стало несколько хуже	Ничего не изменилось	Стало несколько лучше	Стало значительно лучше
7,1	42,9	42,9	7,1	0,0
Значение частного индекса 2: -42,86				
3. Каких изменений ожидаете в марте 2026 г.?				
Станет сильно хуже	Станет несколько хуже	Ничего не изменится	Станет несколько лучше	Станет значительно лучше
7,1	0,0	50,0	42,9	0,0
Значение частного индекса 3: +35,71				

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	Фев.'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	-57,14
Оценка изменений в сравнении с предыдущим месяцем	0,00	0,00	+6,67	+12,50	+26,32	-21,43	+12,41	-35,71	-42,86
Ожидания изменений в следующем месяце	+11,11	-8,33	-25,00	-25,00	-31,58	-50,00	-69,23	-7,14	+35,71
Композитный индекс уверенности железнодорожного рынка	-14,87	-11,11	+0,18	+15,83	+10,53	-26,19	-28,47	-23,81	-21,43

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 28 февраля 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 ориентирясь 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, 03 марта 2026 г.