

«ИНДЕКС УВЕРЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА» 02 АПРЕЛЯ 2026 ГОДА

Результаты исследования по итогам марта 2026 года

В марте 2026 года на фоне [продолжающегося спада погрузки](#) настроения на железнодорожном рынке тоже не стали более оптимистичными. Показатель «Индекса уверенности железнодорожного рынка», подготовленный по методике InfraNews, на протяжении пяти месяцев подряд находится в зоне «сильной тревоги» и к марту «стабилизировался» на уровне почти **-22 пункта**.

Анализ исторических данных «Индекса» показывает, что ситуация во многом напоминает настроения в отрасли в [ноябре](#) и [январе](#), когда композитный показатель достигал наихудших значений, а все три частных индекса устремлялись в «красную» зону.

Между тем, [в первые два месяца 2026 года](#) композитный Индекс уверенности избежал обрушения в зону «страха» лишь за счет роста частного «индекса ожиданий», что во многом было обусловлено анонсами личных встреч главы РЖД Олега Белозерова с грузоотправителями (прошла в конце января), а затем с операторами подвижного состава (состоялась в середине марта). Однако, по итогам этих встреч надежды на корректировку действующей госполитики в области железнодорожного транспорта, учитывающую бизнес-интересы участников рынка, не оправдались: значение «индекса ожиданий» рухнуло с +35,7 пунктов в феврале до -35,7% пунктов в марте.

В развернутых пояснениях своих оценок участники рынка отмечают, что в марте эксплуатационная обстановка на железной дороге была чуть лучше, чем в январе-феврале, прежде всего, из-за улучшения погодных условий. Но с апреля они ждут новую «напасть»: с приходом весеннего тепла возобновляется сезон ремонтных работ на инфраструктуре РЖД и технологических «окон» в движении поездов, что неизбежно приведет к ухудшению эксплуатационной обстановки. И несмотря на усилия перевозчика справиться с отдельными трудностями «в ручном режиме», оптимизма рынку это не добавляет. «Погрузка продолжает падать и для ее роста никто ничего не делает», - характерная цитата одного из респондентов, выражающая общее мнение рынка. И даже переназначение Олега Белозерова на пост главы РЖД на очередной пятилетний срок было эмоционально воспринято некоторыми участниками рынка как сигнал того, что на железной дороге и дальше все будет «стабильно плохо».

Главная проблема заказчиков и операторов грузовых железнодорожных перевозок – регуляторные ограничения на перемещение порожних вагонов, трудности или полная невозможность вывода их из «отстоя». Как правило, это связано с ужесточившимися требованиями перевозчика по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, что совпало с кризисом на рынке вагоноремонтных мощностей. На фоне сокращения общей грузовой базы и удорожания услуг железной дороги, грузы продолжают тяготеть к автомобильному транспорту, а с началом летней навигации гарантированно уйдут на речной транспорт, где это возможно, считают участники опроса InfraNews.



Отдельные цитаты участников железнодорожного рынка

«От апреля ждем весны, солнышка и отпуска, ну а от РЖД мы ожидаем возврата к локальным дефицитам, которые мы уже начинаем наблюдать. Поэтому тут такая двойкая ситуация, дуализм: с одной стороны, зиму пережили, а с другой стороны от ситуации на сети, от проблем становится тревожно».

«Я не скажу, что ситуация как-то улучшилась, но мы уже все как-то попривыкли к тому, что происходит. Все также сохраняется проблема с подачей вагонов, со снижением грузовой базы, с ростом тарифов, просто злиться на это бесконечно невозможно. Дальше у РЖД нет никаких планов по улучшению ситуации, погрузка продолжает падать и для ее роста никто ничего не делает».

«Мне видится, что в марте ситуация улучшилась. Как минимум, РЖД смогли организовать подбор порожняка с сортировочных станций Западно-Сибирской железной дороги. Понятно, что глобально это наши проблемы не решит, потому что проблемы с кадрами как были, так никуда не делись».

«Качество работы сети в марте я бы назвал удовлетворительным. Не было катастроф, но на отдельных частях полигона движение было не очень впечатляющим. Тут сказались последствия снежной зимы, повлекшие паводки».

«Если большую часть месяца было хорошо, то ближе к концу у нас практически перестали уходить вагоны в принципе, лимитов на Дальний Восток нет. По неофициальной информации, сейчас главная цель вывезти все, что «горит» для наших китайских друзей и поддержать их. Пока на Ближнем Востоке ситуация напряженная – нефть, бензин, мазут, все едет по железной дороге в Китай. Сейчас эта история только началась, поэтому в апреле она будет нарастать. Ожидаем, что для нас все будет хуже и хуже».

«Позавчера нам объявили о продлении полномочий Белозерова еще на 5 лет. А это означает, что его работа всех полностью устраивает, хотя технически мы видим, что ситуация становится только хуже: объемы падают, грузы уходят на автотранспорт. Для меня это все удивительно».

«Основная критика – движение поездов в направлении Дальнего Востока, мы видим большое количество бросаний и замедление движения по непонятным для нас причинам. Порты готовы брать грузы, у них уже нет никаких проблем, как это было в феврале и январе, но железная дорога не готова нормально эти

грузы подавать. При этом сказать, что все очень плохо я не могу, ситуация с подачей порожняка явно улучшилась, хотя, впрочем, это не только заслуга РЖД. Дальше у нас апрель, а это начало путевых работ, появятся окна, поэтому лучше явно не станет».

«Наверное, дальше нас ждет ухудшение. Во-первых, начинается сезон «окон» из-за ремонтных работ. Ну а во-вторых, если посмотреть на общемировую ситуацию на Ближнем Востоке, то мы можем ожидать разворот грузовой базы с запада на восток и, соответственно, ухудшения эксплуатационной обстановки ввиду перегруженности инфраструктуры. Насколько будет хуже сказать сложно. Фактически мы понимаем, что массовые грузы пойдут на восток и у каждого по чуть-чуть отнимут объемов. Но насколько это скажется на перевозках мы увидим уже только по факту».

«Есть вопросы по тяге. РЖД явно немного забирают тягу в пользу вагонов с углем. По крайней мере я это точно ощущаю и вижу, что часть наряд-заказов у меня по этой причине не выполнены. В целом сейчас мы видим оживление рынка и хотелось бы побольше наряд-заказов, побольше фитингов, но пока вот так, пока не хватает».

«У нас пока дефицит. Грузоотправители платили мало, вагоны не ремонтировались, РЖД запрещали держать лишние вагоны на сети. Соответственно, на сети остались только ранее отремонтированные вагоны в небольшом количестве. Дальше грузоотправители увидели нехватку вагонов, начали платить больше, но этого все равно оказалось недостаточно, чтобы операторы взяли и массово вложились в ремонт парка. Да и РЖД не помогало выводить вагоны из отстоя тем, у кого они были, потому что, во-первых, снег, а во-вторых, у них опять же нет для этого достаточных ресурсов. Вот и все».

«В чем проблема борьбы РЖД с порожняком? Парк отстается медленно, выводить его нужно мгновенно, а РЖД к этому не готово. Пока РЖД не поймет, что это не профицит, а резерв, мы снова и снова будем оказываться в такой ситуации».

«С одной стороны погода на улице хорошая и говорить про плохое совсем не хочется. А с другой стороны – РЖД работает очень плохо, стабильно очень плохо. У нас образовался дефицит парка и плох даже не сам этот факт, а то, что о его предпосылках говорили все, и то, что по факту к нему привели сами РЖД, и теперь пытаются свалить вину на операторов. Что дальше? РЖД продолжит губить промышленность и не признаваться в этом. Все будет

стабильно плохо. Когда ты играешь в карты с шулерами, они тебя будут стабильно обыгрывать».

«Внутри РЖД всегда было рассогласование, но то, что сейчас происходит в ЦФТО и ЦД – это как хороший и плохой полицейский. Прямо какая-то детская разводка».

«Было явно лучше, чем в январе и феврале, но я бы связал это не с какими-то действиями решениями, а с погодой. В апреле мы ждали от РЖД решения в части распределения наряд-заказов между контейнерными терминалами МТУ, но так и не дождались. Сейчас наряд-заказы выдаются терминалам исходя из их мощности, но объективно «большевики» не всегда эти объемы выполняют».

«Для нашей компании был прекрасный месяц: мы поставили рекорд за всю историю нашего отечества и смогли «поднять» тысячи цистерн из отстоя. Насколько теперь мы сможем все эти вагоны вовремя подать и обеспечить погрузку - мы поймем через месяц, когда эти вагоны благополучно дойдут, погрузятся и все доставят, а в этом полной уверенности нет».

«Например, по Куйбышевской дороге у нас последнее время реальные проблемы: мы туда отправляем прямые отправительские маршруты, они за сутки доходят, а дальше внутри дороги они просто умирают. Их оставляют от движения, их пускают по круговой... Я это называю «обзорная экскурсия состава по достопримечательностям Куйбышевской железной дороги». Например, состав требовался нам в Татарстане, а стоял в Самаре. Мы четыре дня ругались, нам состав подняли и отправили куда? Правильно, в Уфу. Вот такое большое «золотое кольцо» у нас теперь».

«В апреле ситуация с перевозками по железной дороге улучшится. Количество предприятий уменьшилось, стало меньше груза и будет свободнее. Ну и начинается речная навигация. Наши клиенты абсолютно точно говорят нам: «как только начнется навигация, мы сядем на воду». Это предсказуемо и понятно».

Дополнительная информация

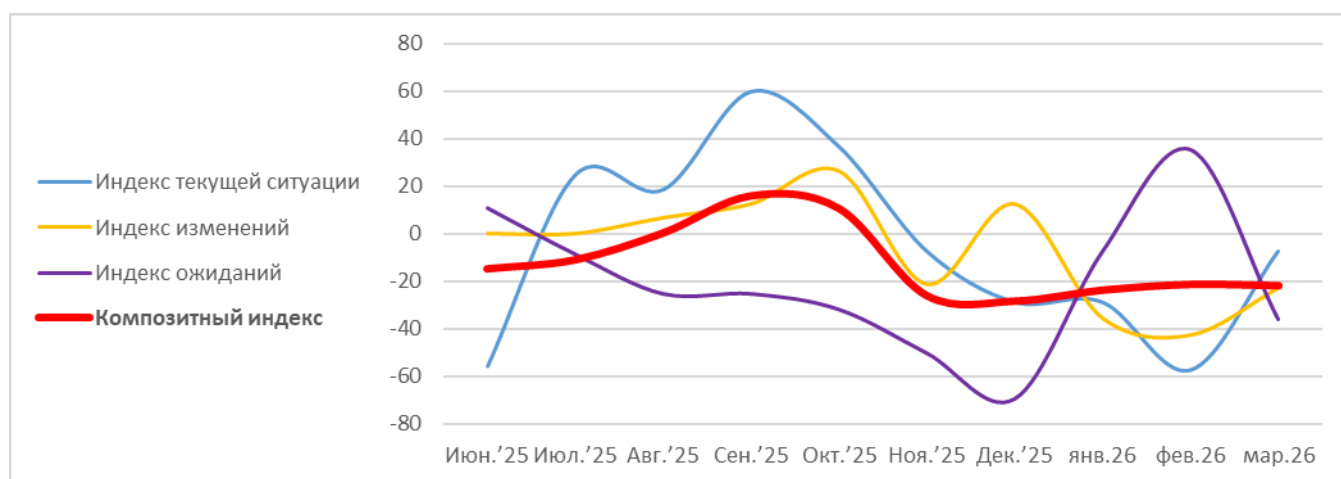
Таблица 1. Расчет частных индексов уверенности железнодорожного рынка в марте 2026 г., InfraNews

1. Как Вы оцениваете эксплуатационную работу железной дороги в марте 2026 г.?				
Очень плохо	Плохо	Средне	Хорошо	Отлично
14,3	7,1	64,3	14,3	0,0
Значение частного индекса 1: -7,14				
2. Как она изменилась в августе по сравнению с февралем 2026 г.?				
Стало сильно хуже	Стало несколько хуже	Ничего не изменилось	Стало несколько лучше	Стало значительно лучше
7,7	38,5	30,8	23,1	0,0
Значение частного индекса 2: -23,08				
3. Каких изменений ожидаете в апреле 2026 г.?				
Станет сильно хуже	Станет несколько хуже	Ничего не изменится	Станет несколько лучше	Станет значительно лучше
7,1	42,9	35,7	14,3	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	Мар.'26
Оценка эксплуатационной работы в текущем месяце	-55,56	+25,00	+18,75	+60,00	+36,84	-7,14	-28,57	-28,57	-57,14	-7,14
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	-23,08
Ожидания изменений в следующем месяце	+11,11	-8,33	-25,00	-25,00	-31,58	-50,00	-69,23	-7,14	+35,71	-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	-21,98

Рисунок 1 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 31 марта 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 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