

«ИНДЕКС УВЕРЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА» 05 МАЯ 2026 ГОДА

Результаты исследования по итогам апреля 2026 года

Апрель 2026 года для железнодорожного рынка может стать переломным: впервые за последние три года РЖД удалось развернуть тенденцию спада погрузки и [выйти в плюс](#), а оценки эксплуатационной работы железнодорожной сети участниками рынка существенно улучшились. И хотя «Индекс уверенности железнодорожного рынка», подготовленный по методике InfraNews, в апреле остался в зоне «тревоги» на уровне **-7,14 пункта**, этот результат значительно лучше, чем показатели предыдущих шести месяцев подряд (с ноября по март индекс уверенности находился [стабильно ниже отметки -20 пунктов](#), а в декабре и [вовсе приближался к -30](#)).



Участники апрельского опроса не скрывали, что в прошедшем месяце перевозчика было почти не в чем упрекнуть: большинство респондентов оценили эксплуатационную обстановку на железнодорожной сети как «средне» или «хорошо» (частный индекс «текущей ситуации» резко вырвался из отрицательной зоны и достиг значения +21,4 пункта), а также отметили улучшения в апреле по сравнению с мартом (индекс «изменений» также стал положительным и составил +7,1 пункта). Однако в том, что РЖД удастся сохранить такой же уровень сервиса в мае, уверенности у рынка нет: индекс «ожиданий», характеризующий прогнозы участников отрасли на следующий месяц, обрушился до -50 пунктов, что говорит о «страшных» или даже «ужасных» предчувствиях.

Участники рынка отмечают, что с приходом климатической весны и улучшением погодных условий, а также в связи с сезонным всплеском спроса в отдельных сегментах промышленности, эксплуатационная обстановка на железной дороге объективно улучшилась. При этом многие отметили и «старания» сотрудников ЦФТО и ЦД РЖД по разрешению проблемных вопросов («трубки когда нужно снимают, в ручном режиме что-то донастраивают», «ЦФТО отработали хорошо, с ЦД сильных конфликтных ситуаций не было, с подачей <вагонов> все было более-менее нормально»). Впрочем, надежд на двусторонний диалог с РЖД по поводу принципов управления движением и учет предложений операторов грузовых перевозок, у большинства респондентов не осталось: «кричать на мельницу уже никто не хочет».

В то же время, с ростом погрузки и объемов пассажирского движения, а также с возобновлением «ремонтных окон» на железной дороге, участники рынка ожидают и новых затруднений в грузовом движении. Один из респондентов отметил, что уже во второй половине апреля, когда увеличились отправки угля на экспорт, его компания столкнулась с невозможностью отправить ранее согласованные к отправке контейнерные поезда. Другой участник рынка предложил дожидаться конца мая: «вот тогда мы и поймем, это случайный временный эффект или мы реально поехали лучше».

Отдельные цитаты участников железнодорожного рынка

«В первой половине месяца РЖД вели себя многим лучше обычного: вывозили практически все по предъявлению, принимали дополнительные объемы и даже сами обращались к нам с призывом грузить больше. Как мне кажется, так оно и должно работать. Но во второй половине месяца поехал уголь, ситуация на Восточном полигоне ухудшилась, и мы снова вернулись к закрытому переговорному окну. По их призыву мы всю первую половину месяца везли дополнительные объемы, а когда под конец месяца у нас остались «нарядные» поезда (поезда, для которых получен от РЖД «наряд-заказ» на выполнение перевозки – прим. InfraNews), которые мы заявляли изначально. ГУ-шки нам уже давать никто не хотел, указывая на то, что свой объем мы уже выбрали. Вот и получается, что, когда им нужна была погрузка, мы делали все, что в наших силах и надеялись, что и наши плановые объемы коллеги вывезут. Но как только у них начались проблемы, мы со своими «нарядными» поездами остались один на один. Это, конечно, подпортило впечатление. Сейчас начнется лето, к углю добавятся летние путевые работы и лучше, как мне кажется, не станет».

«Снег растаял и стало стабильно хорошо. Сейчас все, что лучше чем «совсем плохо» – это уже хорошо. Мы уже не придираемся».

«Чем ближе лето, тем лучше, а если говорить про работу, то отлично РЖД ставить нельзя, а то они вдохновятся и начнут этот «отличный» опыт передавать коллегам. Каких-то глобальных улучшений, по большому счету, нет уже давно. Вот, например, в 2017–2018 годах все было отлично: все, что я подавал, уезжало. Сейчас, даже если мне согласуют объем, то далеко не факт, что никаких проблем с перевозкой не возникнет. Да, коллеги стараются, трубки когда нужно снимают, в ручном режиме что-то донастраивают. Но чтобы твердую пятерку получить, нужно работать, как раньше – без казусов и проблем».

«Все говорят, что станет хуже из-за введения ремонтных окон. Но я, например, не собираюсь идти помогать железнодорожникам пути ремонтировать. А в остальном, у них начинаются окна, у моих заводов тоже летом начинаются ремонтно-профилактические работы. Да, могут быть задержки на день или два, но все проезжает, грузы не стоят месяцами. Поэтому я не ожидаю каких-то глобальных ухудшений, о которых нас предупреждают каждый год».

«Позитивно на ситуацию в апреле повлияло то, что «рассосались» те обильные проблемы, с которыми мы столкнулись по факту выходу из зимы. В то же время на отдельных полигонах в апреле мы ощутили новые для себя проблемы, а именно, внешнее воздействие на портовую инфраструктуру, затруднившее работу на южной и северо-западной дорогах. Поэтому суперпозитива нет, так же, как и острого негатива».

«В мае однозначно станет хуже: ремонтные окна, обильное пассажирское движение. Плюс мы видим динамику внешнего воздействия и понимаем, что справляться с ней становится все сложнее. Поэтому прогноз умеренно негативный».

«Я бы сказал плохо, и только потому, что хочу оставить за собой возможность сказать «очень плохо» в дальнейшем. По факту ничего не меняется: проехать практически невозможно, «наряд-заказов» мало. В мае пойдет новая волна сложностей: ремонтные окна, все что «горит», поедет на Китай еще активнее, курс доллара еще упадет, импорт поедет как не в себя. По итогу проехать будет все невозможнее и невозможнее».

«Средне, золотая серединка. Совсем плохо нельзя ставить, но и хорошего тоже было немного. Между РЖД и грузоотправителями до сих пор не определен вопрос классификации ответственности. Условно говоря, РЖД ссылается на старый приказ эпохи МПС, где фактически всегда и во всем виноват грузоотправитель. Как итог, при возникновении любого кейса, а они у нас бывают разные, РЖД практически всегда не при делах. Это такое темное неурегулированное пятно, которое нужно вытаскивать на свет и актуализировать, чтобы работать современно и понимать ответственность. При этом худо-бедно работа все равно идет, РЖД нельзя упрекнуть в том, что они где-то специально пакостят, такого нет. Главный вопрос, который у меня остается, – ответственность».

«Предпосылок хоть для каких-то изменений я не вижу. Не так давно контракт Олега Валентиновича был в очередной раз продлен, поэтому предпосылок у РЖД прямо сейчас что-то менять для грузоотправителя нет».

«Я бы сказал, что хорошо. У меня проблем нет, все ровно. Нас слышат, ГУ-шки согласовывают, СКПП дают. Грех жаловаться. Основные проблемы с тем же СКПП если и возникают, то это традиционно происходит только к концу месяца».

«По сравнению с мартом апрель у нас явно лучше. Мы вместе с РЖД очень позитивно отработали по подъему практически всех наших вагонов из отстоя, соответственно и объем у нас вырос. Мы полностью обеспечили наших заказчиков вагонами, не сорвали ни одной погрузки, что тоже заслуга не только наша, но и РЖД. К нам вопросов со стороны клиентов нет, а у нас, соответственно, их нет к РЖД. Для нас месяц хороший».

«Май сложный месяц. С точки зрения обеспечения заказчиков вагонами я проблему не вижу, а вот с точки зрения объемов перевозок ситуация спорная, потому что ряд предприятий, на которых мы работаем, уходят на профилактику. Плюс начинается навигация, поэтому опять же будет небольшая просадка по объему, но она тоже несет технический характер. Это все естественные сезонные факторы, так исторически сложилось».

«Парка в момент, когда он неожиданно понадобился грузоотправителям, ожидаемо не хватило. РЖД ожидаемо всех обвинила в каких-то сговорах и неблагоприятных

действиях, хотя очевидно, что это была проблема рукотворная и не рыночная. В остальном ничего не поменялось, проблемы сохранились, качество планирования РЖД не выросло. Уровень недовольства катится по кривой скорби: мы уже пришли к «принятию», все уже прошли стадии «гнева», «торга». Все просто смирились с тем, что у нас теперь по Москве-реке плавают акулы, которые могут откусить ноги. Обидно, но нужно как-то с этим жить и учитывать этот фактор».

«Все уже устали тратить усилия на борьбу с РЖД, все понимают, что это уже какие-то железобетонные решения и диалог там никому неинтересен. Стоять и кричать на мельницу уже никто не хочет, все занимаются теми сферами, на которые хоть как-то могут повлиять, там усилия хоть окупаются».

«Средне, нормально, лучше, чем в предыдущие месяцы. Мы не сталкивались с какими-то суперсложностями, вагоны отправлялись, все как-то проезжало. Да, бывало такое, что вагоны бросались, но мы уже научены горьким опытом, поэтому не сильно страдали из-за этих бросков, на нас это сильно не сказалось. Нужно, наверное, сказать, что к концу месяца на фоне увеличения объемов согласования угля на восток мы видели сокращение «наряд-заказов», но, по крайней мере нас, это пока не сильно затронуло».

«Мы были вынуждены подписать с РЖД договор о взаимодействии. Дали нам куратора от РЖД, говорят, что мы теперь еще получше поедем. Посмотрим».

«Апрель прошел более-менее, объемы подросли. ЦФТО отработали хорошо, с ЦД сильных конфликтных ситуаций не было, с подачей все было более-менее нормально. Тот план, который мы РЖД устанавливали, он в принципе выполнялся. Понятно, что объемы были не максимальные, и порой были шероховатости, но в целом методом усиленных переговоров мы все как-то решали».

«Я думаю, что следующий месяц станет во многом показательным. В апреле рост объемов был еще не у всех, а в мае я думаю, что дорога поедет интенсивнее. Вот тогда мы и поймем, это случайный временный эффект или мы реально поехали лучше».

Дополнительная информация

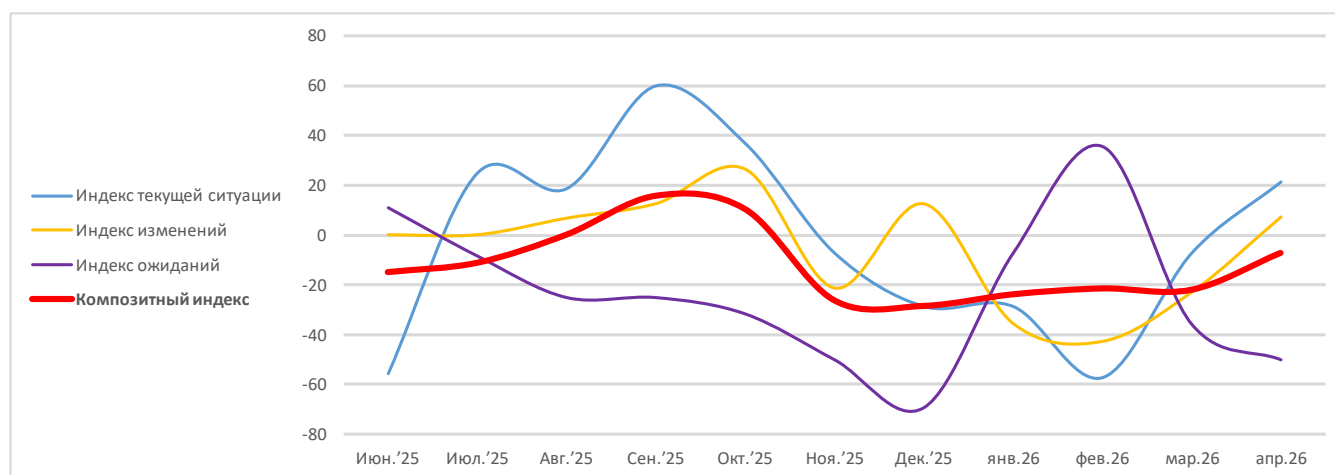
Таблица 1. Расчет частных индексов уверенности железнодорожного рынка в апреле 2026 г., InfraNews

1. Как Вы оцениваете эксплуатационную работу железной дороги в апреле 2026 г.?				
Очень плохо	Плохо	Средне	Хорошо	Отлично
7,1	7,1	50,0	35,7	0,0
Значение частного индекса 1: +21,43				
2. Как она изменилась в августе по сравнению с мартом 2026 г.?				
Стало сильно хуже	Стало несколько хуже	Ничего не изменилось	Стало несколько лучше	Стало значительно лучше
7,1	7,1	64,3	14,3	7,1
Значение частного индекса 2: +7,14				
3. Каких изменений ожидаете в мае 2026 г.?				
Станет сильно хуже	Станет несколько хуже	Ничего не изменится	Станет несколько лучше	Станет значительно лучше
7,1	42,9	50,0	0,0	0,0
Значение частного индекса 3: -50,00				

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	Апр.'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	21,43
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	7,14
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	-50
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	-7,14

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 30 апреля 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.

© Исследовательское агентство InfraNews, 05 мая 2026 г.