

«ИНДЕКС УВЕРЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА» 02 ИЮНЯ 2026 ГОДА

Результаты исследования по итогам мая 2026 года

Рост погрузки РЖД в апреле почти на 2% к прошлогоднему уровню, воодушевивший многих участников рынка месяц назад, в мае составил всего 0,5%, что нашло отражение и на эмоциональном настроении участников железнодорожной отрасли. По итогам мая 2026 года «Индекс уверенности железнодорожного рынка» по версии InfraNews снизился до значения -19,4 пункта, хотя еще месяц назад он составлял всего -7,14 пунктов, что было лучшим показателем с ноября прошлого года.

По итогам исследования, проведенном в конце мая, все три частных индекса вновь изменили свое направление. Индекс оценки текущей ситуации на железной дороге, после резкого «отскока» в апреле до максимального в 2026 году значения +21,4 пункта, снова скатился в зону «тревоги» до уровня -15,4, индекс оценки изменений за месяц также стал отрицательным (-7,14), а индекс ожиданий, хоть и поднялся на 15 пунктов, но все равно остался в «зоне страха» (по итогам мая он составил -35,7 пункта).

При анализе оценок, сделанных участниками рынка в ходе майского опроса, можно сделать вывод об усилении поляризации мнений в отрасли относительно эксплуатационной обстановки на железной дороге. Часть опрошенных заявили о явном улучшении ситуации, отмечая рост объемов предъявления грузов, хотя и с некоторыми оговорками («ситуация не ухудшилась – уже радость»), другие жаловались лишь на то, что РЖД не согласовывает дополнительные объемы («вагоны едут, но хотелось бы быстрее, объемы согласовывают, но хотелось бы больше»). В то же время встречались и противоположные оценки («все плохо и ничего не идет», «совершенно точно работать стало сложнее»).

Тем не менее, практически все участники опроса отметили, что существенное влияние на работу железных дорог влияет «внешнее вмешательство» в работу промышленных предприятий, относясь, в целом, с пониманием к возникающим из-за этого проблемам. Кроме того, в мае на железнодорожных перевозках также сказалась и ценовая конъюнктура в отдельных сегментах рынка, которая вынуждала некоторых грузовладельцев переносить отправки на более поздний срок, что, свою очередь, не позволяет им оптимистично смотреть в ближайшее будущее. Ряд респондентов ожидают в летние месяцы ухудшения эксплуатационной обстановки, предчувствуя сложности в перевозках из-за сезона ремонтных работ на инфраструктуре РЖД, а также из-за роста спроса на направлениях в Азию, прежде всего, по Восточному полигону, где пропускных способностей по-прежнему остро не хватает.



Отдельные цитаты участников железнодорожного рынка

«Я бы оценил ситуация, как хорошую. Та обеспеченность наших перевозок вагонами, которой мы добились в апреле, сохранилась и в мае. К РЖД у меня реально нет никаких вопросов и пожеланий, хорошая слаженная работа. Единственное, что омрачает ситуацию на нашем рынке – это внешнее воздействие на предприятия заказчиков. Хотелось бы, чтобы в июне этого стало меньше, и я, как, наверное, и все, этого жду».

«У нас май прошел никак. Из-за рыночной конъюнктуры мы максимально сдвигали сроки по отправкам нашей продукции на конец месяца, поэтому сейчас мне сложно как-то оценивать работу РЖД. Пока на нашем рынке все достаточно неважно и думаю, что в июне экономическая ситуация для нас только ухудшится».

«Мы отработали май намного лучше наших ожиданий. Последние месяцы в условиях периодических ударов по инфраструктуре мы подсознательно готовимся к худшему, в этом отношении еще приятнее осознавать, что май выдался достаточно неплохим месяцем. Да, на отдельных загруженных полигонах РЖД были видны шероховатости, но отдельные полигоны на не лимитирующих направлениях работали четко и слажено, что сглаживало общее впечатление. Ситуация удовлетворительная».

«От июня ждем напряженной работы в южном направлении, что опять же связано с внешними факторами – прилетами – и загрузкой путей пассажирским движением. По остальным направлениям каких-то особых ухудшений не ожидаем. Будет стандартная плотная работа по вхождению в сезон».

«Мы ехали плохо. Дополнительных лимитов нам не давали, повагонка традиционно продвигалась неохотно. РЖД отдавали приоритет руде, отдавали приоритет военным грузам, поэтому мы остались в стороне. Думаю, что в июне нам стоит ждать ухудшения всей этой ситуации. Свою роль в этом сыграют те же ремонтные окна, военные грузы, ну и растущие импорт и экспорт, восстановление которых мы уже видим».

«Однозначно стало хуже, чем было, но пока это все еще «удовлетворительно». Безусловно мы видим появление проблем с отправкой груза на Дальний Восток и это не какая-то единая системная проблема, это большой перечень маленьких проблем, это и сезонный фактор, и внешнее воздействие».

«В июне ситуация с перемещением грузов по сети либо не изменится, либо станет немного лучше, потому что предпосылок для дальнейшего притока грузов на железную дорогу я не вижу. Тут сказывается и рыночная конъюнктура, и общее положение вещей на сети. Я не исключаю, что улучшение работы РЖД с порожним подвижным составом, с тарифами и контрагентами могло бы помочь сегодня бизнесу справиться, но пока что этого не происходит».

«Май однозначно прошел лучше, чем апрель, даже несмотря на обилие праздничных дней. Для меня главный показатель – это объемы предъявления грузов, и они росли. Не скажу,

что груз принимался железной дорогой безупречно, проблемы сопровождавшие нас многие месяцы никуда не исчезли, но главное, что грузы едут и объемы растут. Думаю, что в июне рост объемов продолжится, а от РЖД я уже никаких изменений больших не жду. Конечно, все может быть, но по большому счету, я уверен, что система продолжит свою системную работу».

«Ситуация не ухудшилась – уже радость. Вагоны как-то ехали. В остальном рост ставок на вагоны остановился, погрузки нет. Улучшений я уже не жду, груза нет и предпосылок к его появлению нет, да и отрасль не готова к появлению большого объема грузов».

«Появляется напряженность, которая переходит в напряжение. Грузы в мае мы поднатянули, что, как предполагалось, привело к затруднению работы. Появились сложности, шероховатости, как минимум, по нашей станции. Не скажу, что РЖД совсем «засыпались», что мы достигли предела, но совершенно точно работать стало сложнее. Пока что мы оптимизировали ряд процессов внутри своего терминала, ускорили обработку вагонов, формирование поездов, поэтому как-то получалось выкручиваться. Думаю, что в дальнейшем на фоне роста объемов и введения ремонтных окон, это будет даваться нам и коллегам из РЖД все сложнее».

«По большому счету в мае ничего для нас не изменилось. Вагоны едут, но хотелось бы быстрее, объемы согласовывают, но хотелось бы больше. В июне начинается сезон летних путевых работ, соответственно будет потяжелее, но это все тоже обыденная история».

«Необходимо похвалить Ирину Геннадьевну Магнушевскую (замглавы РЖД – начальник ЦФТО РЖД). Так или иначе она в меру своей должности пытается действительно быть коммерсантом и слышать грузоотправителей, что, несомненно, приводит к позитивным сдвигам. Мы видим это усилие, появляется хоть какой-то просвет. Выясняется, что бизнес очень плохо управляется кнутом и вполне неплохо управляется пряником. Эффект получается сам собой, не в виде обмена услугами, а потому что бизнес склонен вести себя разумно. Конечно, в «зеленую зону» мы пока не вышли. Для того чтобы все росло и менялось нужны инвестиции, а их нет. Для того, чтобы инвестировать нужно либо много денег, либо уверенность, а лучше и то, и другое. Но у нас сейчас нет ничего».

«Все очень плохо. На фоне спада погрузки, на фоне локальных дефицитов подвижного состава из-за отстоев, ремонтов, нехватки парка, РЖД перестало ехать. Выросло количество брошенных поездов на экспорт, стоят поезда неделями, по многим грузам подходят сроки действия фитосанитарных сертификатов и возникает риск, что мы с этим грузом просто не пересечем границу с Китаем. РЖД плевать, пусть стоит брошенное, план у них есть, и они работают. Причин может быть много: атаки дронов, угольные перевозки – понятия не имею! Но все плохо и ничего не идет».

Дополнительная информация

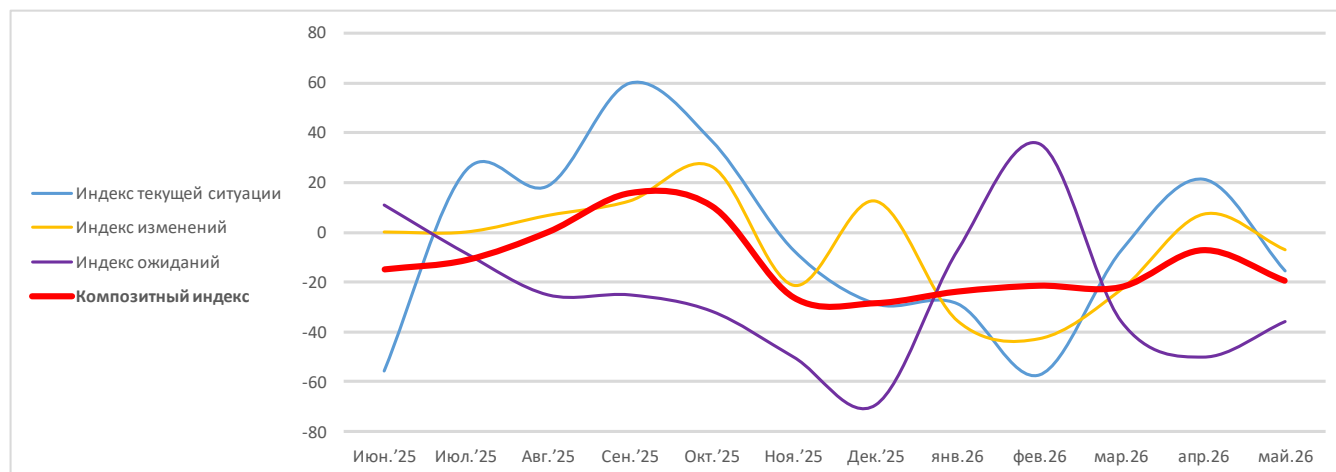
Таблица 1. Расчет частных индексов уверенности железнодорожного рынка в мае 2026 г., InfraNews

1. Как Вы оцениваете эксплуатационную работу железной дороги в мае 2026 г.?				
Очень плохо	Плохо	Средне	Хорошо	Отлично
0,0	23,1	69,2	7,7	0,0
Значение частного индекса 1: -15,38				
2. Как она изменилась в августе по сравнению с апрелем 2026 г.?				
Стало сильно хуже	Стало несколько хуже	Ничего не изменилось	Стало несколько лучше	Стало значительно лучше
7,1	21,4	50,0	21,4	0,0
Значение частного индекса 2: -7,14				
3. Каких изменений ожидаете в июне 2026 г.?				
Станет сильно хуже	Станет несколько хуже	Ничего не изменится	Станет несколько лучше	Станет значительно лучше
0,0	50,0	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	Апр.'26	Май.'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	-15,38
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	-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	-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	-7,14	-19,41

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 мая 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 в Исследовательское агентство InfraNews, Алексей Екимовский, ae@infranews.ru.