

Октябрь 2024, выпуск VI, №10

Тариф РЖД

Грузовладельцы готовятся к очередному витку роста цен

4

Экспорт угля

Вывоз в восточном направлении по соглашениям с регионами опережает график

7

Коридор

МТК «Север – Юг» могут достроить до портов Бендер-Хомейни и Чабахар

13

Импортный контейнерный индекс	руб./контейнер	
Маршрут	16 окт.	
	20'DC	40'HC
Китай		
Шанхай – Москва	470182	823531
Нинбо – Москва	467757	823531
Циндао – Москва	475033	823531
Сямынь – Москва	489584	859910
Синьган – Москва	470182	818680
Янъянь – Москва	506562	891439
Южная Корея		
Пусан – Москва	458056	767264
– подробнее на стр. 17		

Ставки аренды подвижного состава в России в октябре 2024 г.	руб./сут. без НДС
Полувагоны, 69 т (спот)	2840–3010
Полувагоны, 69 т (долгосрочные контракты)	2750–2870
Полувагоны, 75 т (спот)	3290–3460
Полувагоны (мин. удобрения, сера)	2750–3200
Хопперы-минераловозы	2300–3500
Хопперы-зерновозы	4220–4660
Крытые вагоны, 138 м ³	2620–2710
Крытые вагоны, 158 м ³	2750–2890
40-футовые фитинговые платформы	1580–1630
60-футовые фитинговые платформы	1250–1330
80-футовые фитинговые платформы	2770–2870
– подробнее на стр. 35	

В фокусе внимания развитие МТК

Повышение транспортной связанности стран БРИКС и создание новых востребованных бизнесом грузовых магистралей и коридоров, современных интермодальных решений и логистических схем является ключевым вопросом укрепления деловых партнерств в рамках организации, заявил президент России Владимир Путин на Деловом форуме БРИКС в октябре. Он также отметил, что Россия «ускоренно переключает транспортные потоки на надежных зарубежных партнеров», назвав флагманскими проектами в этой сфере Северный морской путь (СМП) и международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг».

«Эти континентальные артерии призваны обеспечить короткие, выгодные торговые пути, связать крупные промышленные, сельскохозяйственные и электроэнергетические узлы с потребительскими рынками», – резюмировал Путин.

Впрочем, упомянутые «флагманы» в настоящее время находятся в стадии раннего развития – если сравнивать с уже устоявшимися международными маршрутами – и требуют дополнительной поддержки.

Объем перевозок по СМП по итогам прошлого года составил 36,2 млн т различных грузов, а в этом году грузооборот маршрута может вырасти до 40 млн т, отмечал спецпредставитель «Росатома» по вопросам развития Арктики Владимир Панов в рамках форума «Арктика – Регионы» в августе. Для привлечения дополнительных объемов российское правительство выделило 300 млн руб. на субсидирование регулярных перевозок по Севморпути до конца текущего года – средства будут направлены транспортным компаниям в том числе на компенсацию расходов, связанных с заходами судов в порты. Соответствующее распоряжение премьер-министр Михаил Мишустин подписал 17 октября.

Однако для дальнейшего развития СМП требуется увеличение флота ледоколов и судов ледового класса, а здесь есть свои нюансы. В частности, при дефиците грузового флота ледового класса не менее 70 судов мощности российских верфей позволяют построить до 2030 г. только 16 единиц, сообщил вице-премьер – полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев в ходе стратегической сессии «О развитии Арктической зоны России» под председательством Мишустина в октябре.

Кроме того, по словам Трутнева, текущая стоимость кредитов, а также высокая доля использования ресурсов «Росатома» в финансировании новых ледоколов делает тарифы на ледокольное сопровождение неконкурентоспособными.

В свою очередь, грузооборот МТК «Север – Юг» за прошлый год составил 17,6 млн т, на 20,6% больше, чем годом ранее, по данным участников рынка.



ИНФРАСТРУКТУРА/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Однако дальнейший рост грузооборота в рамках коридора потребует развития инфраструктуры, в том числе железнодорожной, на территории Ирана. Помимо уже заявленного строительства участка Решт – Астара протяженностью 162 км, в настоящее время рассматриваются варианты возведения магистралей до иранских портов Бендер-Хомейни и Чабахар на берегу Персидского залива (см. стр. 13–16).

Борьба за Восточный полигон набирает обороты

СМП и «Север – Юг» переживают болезни роста, в этих условиях еще ценнее становится Восточный полигон, объединяющий Красноярскую, Восточно-Сибирскую, Забайкальскую и Дальневосточную железные дороги. На 31 декабря 2024 г. провозные способности этой железнодорожной артерии составят 180 млн т/год (на 7 млн т/год, или на 4%, больше, чем годом ранее), и конкуренция за доступ к ним обостряется.

Генеральный директор – председатель правления РЖД Олег Белозеров в октябрьском письме на имя Путина попросил поддержать предложение госкомпании о непродлении соглашений с угледобывающими регионами о гарантированных объемах вывоза угля на экспорт в восточном направлении, за исключением Кузбасса. Такая мера позволит привлечь на сеть РЖД 14–15 млн т высокодоходных грузов, имеющих больший вес в национальном ВВП, нежели каменный уголь, что добавит дополнительно не менее 25 млрд руб. доходов для госкомпании, по расчетам Белозерова. При этом с администрацией Кузбасса предлагается заключить соглашение на вывоз 55,3 млн т различных грузов в 2025 г. Это, как предполагается, будет способствовать диверсификации экономики региона за счет развития неугольных отраслей.

Взгляд на ситуацию у руководителей угледобывающих регионов строго противоположный. Глава Хакасии Валентин Коновалов еще в конце июля в обращении к Путину просил посодействовать в увеличении гарантированного объема экспорта в восточном направлении до 10 млн т в 2025 г. с 6,5 млн т – в текущем. В свою очередь, губернатор Кузбасса Илья Сердюк на Российской энергетической неделе в сентябре сообщил, что регион подал заявку на квоту на будущий год в размере не менее 68 млн т.

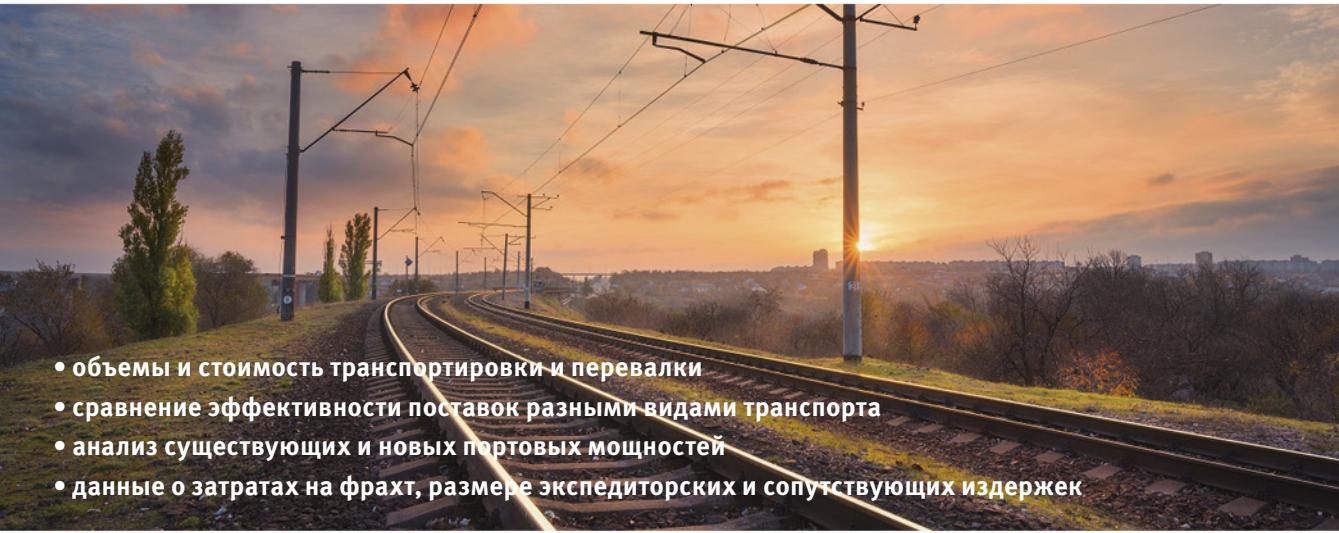
В этом году РЖД обязалась вывезти из Кемеровской и Иркутской областей, а также из Якутии, Бурятии, Хакасии и Тывы суммарно 99,35 млн т топлива. Доля Кузбасса составляет 54,1 млн т, или 54,5% общего объема. Пока отгрузки идут по графику (см. стр. 7–12).

В НОМЕРЕ

Двузначный рост грузового тарифа РЖД продолжится	4–6
Экспорт угля на восток опережает план	7–12
Новые выходы для коридора «Север – Юг»	13–16
Перевозка контейнеров подорожала	17–21
Дефицит вагонов бьет по перевалке контейнеров	22–26
Погрузка РЖД вышла на плато	27–34
Аренда полувагонов подешевела	35–41
Перевозки угля поддержали спрос на парк в Казахстане	42–44
Ремонты вагонов подорожали в октябре	45–46
Выпуск вагонов осенью немного замедлился	47–48
Поставки угля в Ванино выросли	49–54
Фрахт крупнотоннажных балкеров подешевел	55–58
Ставки фрахта балкеров на юге выросли	59–61
Перевозка пшеницы в Северную Африку дорожает	62–64
Транзит туркменской серы через Азербайджан возобновился	65–66
Речные перевозки сезонно сократились	67–69
Новости	70–73
Статистика	74–84

Argus Логистика сухих грузов

Издание о транспортировке навалочных, генеральных грузов и контейнеров в России, странах СНГ и Балтии

- 
- объемы и стоимость транспортировки и перевалки
 - сравнение эффективности поставок разными видами транспорта
 - анализ существующих и новых портовых мощностей
 - данные о затратах на фрахт, размере экспедиторских и сопутствующих издержек

Транспортировка

Мы освещаем рынки

www.argusmedia.com/transportation/dry-bulk-logistic

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА/ТАРИФЫ

Увеличение базового тарифа будет выше, чем годом ранее, но ниже, чем запрашивала РЖД

Двухзначный рост грузового тарифа РЖД продолжится

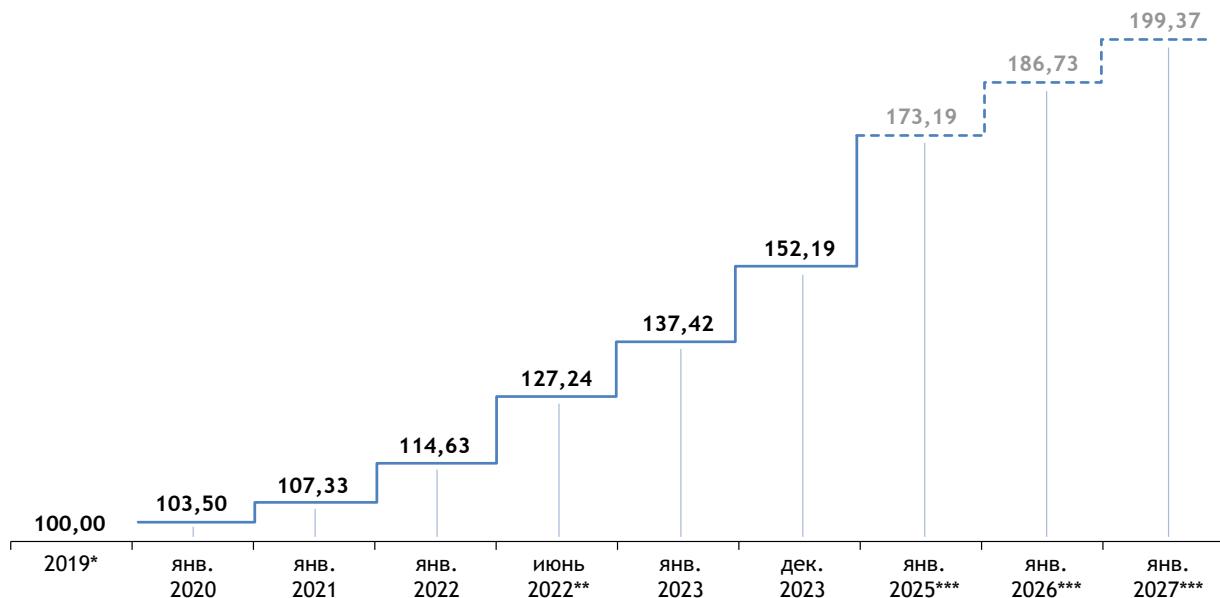
Размер базовой индексации железнодорожного грузового тарифа с начала 2025 г. составит 13,8%, согласно прогнозу Минэкономразвития (МЭР) России на следующий год и на плановый период 2026–2027 гг. Прогноз был внесен в Госдуму в составе пакета законопроектов о федеральном бюджете на 2025–2027 гг. в конце сентября. Бюджетный пакет нормативных актов, в свою очередь, был принят в первом чтении 24 октября, а второе чтение ожидается 14 ноября. Предыдущая индексация тарифов – с 1 декабря 2024 г. – составила 7,6%, а итоговый показатель с учетом целевых надбавок достиг 10,75%. Ранее РЖД *предлагала* более существенный рост цен.

Согласно прогнозу МЭР, со следующего года будет осуществлен переход на новую модель индексации железнодорожных грузовых тарифов на основе композитного индекса, который формируется из структуры затрат РЖД. Ожидается, что с 2026 г. базовая индексация железнодорожных грузовых тарифов составит 8,5%, а с 2027 г. – 6,1%.

Уровень трех действующих надбавок госкомпании не изменится относительно текущего года в 2025 г. Ожидается, что они по-прежнему будут взиматься в этом размере и в последующие два года. Целевая надбавка на капитальный ремонт железнодорожной инфраструктуры общего пользования сохранится на уровне 7% (коэффициент 1,07), а на компенсацию расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства, – 1,5% (1,015). Эти коэффициенты были впервые введены в 2017 г. и 2018 г. соответственно.

Еще одна надбавка – на обеспечение транспортной безопасности – начала действовать с декабря 2023 г., ее размер составляет 1% (1,01). Сохранение этих трех коэффициентов не приведет к дополнительному увеличению грузовых тарифов, как было прежде, сообщил источник на рынке, знакомый с деятельностью Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России, регулирующей железнодорожные тарифы.

Индексация грузового тарифа РЖД



* – за начальную точку (100 пунктов) принимается размер грузового тарифа РЖД по состоянию на 2019 г., в год начала действия Долгосрочной программы развития РЖД до 2025 г.; ** – за исключением тарифа на импортные перевозки потребительских товаров, перевозки продовольственных товаров во внутригосударственном сообщении, а также транспортировку минерально-строительных грузов; *** – согласно Прогнозу социально-экономического развития России на 2025 г. и на плановый период 2026–2027 гг. Минэкономразвития

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА/ТАРИФЫ

Ежегодное увеличение стоимости железнодорожных грузоперевозок необходимо для выполнения РЖД задач по модернизации и развитию инфраструктуры. Новая инвестпрограмма госкомпании на ближайшие пять лет находится в стадии обсуждения. Ожидается, что российские власти рассмотрят ее в ноябре, заявил заместитель министра транспорта России Валентин Иванов 23 сентября, по сообщению ТАСС. Есть вероятность, что инвестпрограмма на 2025 г. будет не меньше, чем в текущем году.

Генеральный директор – председатель правления госкомпании Олег Белозеров на встрече с премьер-министром Михаилом Мишустиным в середине июня сообщил о реализации инфраструктурных проектов, отметив, что за последние пять лет инвестпрограмма РЖД выросла в 1,8 раза, а в текущем году составит 1,279 трлн руб., по сообщению правительства России.

Дополнительные наценки пока обсуждаются

Источник в транспортной компании пояснил, что наибольшую нагрузку от роста железнодорожных тарифов понесут грузоотправители: расходы на поставки для них повысятся.

«Значительный рост тарифа серьезно ударит в первую очередь по угольной отрасли, а также подтолкнет грузоотправителей из других отраслей активнее задействовать альтернативные виды транспорта», – считает собеседник.

Ожидается, что при перевозках угольных грузов подорожает как сама транспортировка груза, так и порожний возврат – в настоящее время ФАС рассматривает повышение тарифа на порожний пробег полуваагонов на 10% с 1 января 2025 г., а также на 5% ежегодно в 2026–2030 гг. Таким образом, в 2030 г. порожний пробег для наиболее массового рода подвижного состава подорожает на 40,4% относительно текущих значений.

Предполагается, что такая мера будет стимулировать операторов полуваагонов к вывозу импортных контейнеров, скапливающихся на морских терминалах Приморского края ввиду экспортно-импортного дисбаланса и нехватки фитинговых платформ в регионе. Вместе с тем на сегодняшний день около четверти ящиков, поступающих в порты Приморья, вывозится в полуваагонах, – по итогам сентября этот показатель составил 1 579 контейнеров в 20-футовом эквиваленте (TEU) ежесуточно, что в 1,4 раза больше, чем месяцем ранее (см. стр. 17–21).

В то же время операторы полуваагонов сообщают о непредсказуемых сроках возврата подвижного состава под погрузку углем при использовании схемы с перевозкой контейнера с востока на запад. В некоторых случаях замена порожнего возврата на погрузку контейнером приводит к увеличению оборота от погрузки до погрузки в Кузбассе с 30–35 суток до 70 суток и более, сообщил источник в операторской компании.

«В принципе владельцы полуваагонов готовы вывозить контейнеры из портов Дальнего Востока. В то же время для организации системы необходим гарантированный возврат полуваагона, вывезшего контейнер, обратно к местам погрузки основного груза – угольным месторождениям. Причем возврат необходим в определенный период времени, чтобы операторы могли выполнять свои обязательства перед грузоотправителями. Как будет решаться эта задача, авторы инициативы умалчивают», – приводятся слова директора по логистике и тарифному регулированию Национальной транспортной компании (НТК) Андрея Рыженкова в сообщении компании в ее официальном телеграм-канале.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА/ТАРИФЫ

Инициатива в любом случае грозит увеличением расходов для операторских компаний, уверен один из игроков этого рынка. «Издержки так или иначе будут перекладываться на грузоотправителей, пока будет позволять их платежеспособность», — резюмировал собеседник.

Некоторые угрозы в этой мере видят для себя операторы фитинговых платформ: потребность в таком подвижном составе при контейнерных перевозках на Дальнем Востоке будет сокращаться. «Сейчас на сети больше 110 тыс. фитинговых платформ. Для текущих объемов перевозок это явно избыточное значение. Пребывать в балансе нам помогает только замедление оборота парка на сети РЖД. Однако, если операторы полуwagonов возьмутся за дело на Дальнем Востоке с энтузиазмом, мы рискуем потерять часть рынка и скатиться в профицит», — выразил опасение источник на рынке контейнерных перевозок.

В то же время источник в компании — крупном собственнике фитинговых платформ полагает, что избытка таких вагонов удастся избежать как раз благодаря замедляющемуся обороту подвижного состава.

«Такое ощущение, что РЖД работает на уход грузов с сети. В первую очередь пострадает наиболее массовый и низкомаржинальный уголь. Если, с учетом не самой благоприятной ценовой конъюнктуры, отправки твердого топлива на Дальний Восток снизятся, инфраструктура освободится для более высокодоходных грузов», — полагает источник на рынке грузоперевозок. По его словам, на Восточный полигон, объединяющий Красноярскую, Восточно-Сибирскую, Забайкальскую и Дальневосточную железные дороги, выстраивается очередь из грузов II и III тарифных классов. Препятствием являются только соглашения, заключенные между РЖД и администрациями угледобывающих регионов, о вывозе угля на экспорт в восточном направлении (см. стр. 7–12).

«Если отток угля с сети РЖД действительно произойдет, то компания недосчитается миллионов тонн, но больше заработает», — заключил собеседник.

В госкомпании предложенную тему предпочли оставить без комментариев. Вместе с тем вопрос ухода от погрузки, как от ключевого показателя продуктивности РЖД, обсуждается на различных площадках. Бывший замгендиректора госкомпании, а ныне — замглавы Минтранса Алексей Шило, рассуждая о выполнении поручений по увеличению грузоперевозок на различных маршрутах на Национальном промышленном конгрессе PromSpace в октябре, отметил, что оперирование исключительно тоннами вызывает искушение быстрее выполнять намеченные планы, отдавая предпочтения массовым грузам, например углю. «Тогда у нас будут тонны, но не будет достаточного эффекта для экономики страны», — заявил Шило.

Помимо прочего, РЖД предлагает опережающее увеличение грузового тарифа на перевозки контейнеров по 5% ежегодно в 2025–2026 гг. Большинство опрошенных участников рынка контейнерных перевозок считают, что смысла в таком решении немного, особенно если параллельно продвигать контейнеризацию грузов в различных отраслях. В то же время один из крупных операторов отметил, что такое увеличение цен на объемы перевозок грузов в ящиках негативно не повлияет.

«В контейнерах перевозятся высокомаржинальные грузы, транспортная составляющая в их конечной стоимости невелика, в отличие от того же угля», — отметил собеседник. Однако, добавил он, большинству контейнерных перевозчиков в случае принятия данного решения придется вносить корректировки в свои инвестиционные программы.

УГОЛЬ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

РЖД предлагает разбить экспортный поток угля на востоке страны грузами подороже

Экспорт угля на восток опережает план

Объем экспорта угля в восточном направлении в рамках соглашений РЖД с основными угледобывающими регионами по итогам I–III кварталов составил 74,1 млн т, что на 3,1% больше, чем годом ранее, и на 0,6% опережает квартальные графики, предусмотренные соглашениями, по данным госкомпании. Вместе с тем отгрузки в западном направлении сократились, и общий «колесный» экспорт российского угля в течение девяти месяцев снизился на 9,3%, до 148 млн т, по данным экспедиторов.

На текущий год установлены следующие гарантированные объемы экспорта твердого топлива в восточном направлении: из Кузбасса – 54,1 млн т, из Якутии – 26,3 млн т, а из Бурятии – 8,5 млн т. Гарантированные объемы для Хакасии составляют 6,5 млн т, для Иркутской области – 3,3 млн т, а для Тывы – 650 тыс. т (см. табл.).

В 2025 г. последние пять регионов могут остаться без квоты – такое предложение выдвинул в письме на имя президента России Владимира Путина генеральный директор – председатель правления РЖД Олег Белозеров, сообщили участники рынка. В госкомпании отказались от комментариев по этой теме.

Высвободившиеся провозные мощности Восточного полигона, объединяющего Красноярскую, Восточно-Сибирскую, Забайкальскую и Дальневосточную железные дороги, могут занять грузы, доходность перевозок которых в 1,8 раза выше, чем угля, следует из письма. Продление же соглашений приведет к потере погрузки 14–15 млн т высокодоходных грузов и не менее чем 25 млрд руб. дополнительных доходов РЖД.

Соглашения с регионами позволяют вывозить уголь на восток в приоритетном порядке – в третьей очереди после военных грузов и экстренных перевозок в рамках ликвидации стихийных бедствий. Наряду с углем в третьей очереди в текущем году находятся минеральные удобрения и нефтепродукты. Такая схема перевозок зафиксирована во Временных правилах определения очередности перевозок грузов, введенных в марте 2022 г. и заменивших Правила недискриминационного доступа (ПНД) перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования. Новая версия ПНД должна *вступить в силу* с начала 2025 г.

Грузоотправители из других отраслей, в частности, лесопромышленники и контейнерные перевозчики, сообщают о серьезных трудностях с согласованием заявок ГУ-12 на перевозку в восточном направлении. С максимальными ограничениями в отправках сталкиваются небольшие предприятия, которые вынуждены уходить на автотранспорт, сокращать выпуск или вовсе прекращать деятельность.

Вывоз угля на экспорт в восточном направлении					млн т	
	янв.–сент.	± янв.–сент. 23, %	± янв.–сент. 24 (план), %	2024 (план)	IV кв. 24 (остаток плана)	
Кузбасс	39,9	3,8	0,0	54,1	14,2	
Хакасия	4,9	10,3	1,7	6,5	1,6	
Тыва	0,5	4,6	0,3	0,7	0,2	
Бурятия	6,7	-1,9	1,0	8,5	1,8	
Якутия	19,5	1,9	1,0	26,3	6,8	
Иркутская обл.	2,6	3,3	4,0	3,3	0,7	

– по данным РЖД, участников рынка

УГОЛЬ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Весь рост поставок угля отмечается на восток, тогда как экспорт в западном направлении — через порты Балтийского, Арктического и Азово-Черноморского (АЧБ) бассейнов — снижается. Всего поставки угля в Мурманск и Усть-Лугу (Ленинградская обл.) сократились за девять месяцев на 11,7%, до 43,6 млн т, а через порты АЧБ — на 51,7%, до 23,9 млн т, по данным экспедиторов.

Добыча угля в Хакасии под угрозой

Динамика поставок в Кузбассе и Хакасии соответствовала общероссийской: прирост на востоке не смог компенсировать снижение на западе, поэтому общие объемы экспорта сократились. Поставки твердого топлива за рубеж из Кемеровской области уменьшились на 10,6%, до 85,5 млн т, а из Хакасии — на 19,4%, до 10,6 млн т.

Хакасия может также стать наиболее пострадавшим регионом, если соглашение с РЖД не будет заключено, полагают участники рынка. «Бурятия, например, расположена на востоке, и Тугнуйскому разрезу [принадлежит Сибирской угольной энергетической компании, СУЭК] будет проще получить доступ к потребителю на мировом рынке. В то же время потеря места в третьей очереди для хакасских производителей будет критичной, пострадает не только СУЭК, а еще шесть производителей», — полагает источник в российской добывающей компании. Этот источник оценивает вероятность продления соглашений в 50%. «За соглашения выступают все губернаторы, Минэнерго, угольные компании. А против — РЖД и Минтранс», — сообщил он.

Экспорт угля из Хакасии достиг максимума в 2020–2021 гг., когда за девять месяцев местным поставщикам удавалось отгрузить на внешний рынок 12,7–13 млн т/год, однако в связи с санкциями Евросоюза (ЕС), а затем и с падением цен на уголь экспорт в западном направлении стал низкорентабельным или невозможным. В частности, нетбэк при поставках хакасского угля через западные порты составлял в 2022 г. в среднем \$60–75/т (fca Хакасия), в 2023 г. — \$19–23/т (fca Хакасия), а в текущем — \$14–15/т (fca Хакасия).

Положение хакасских компаний осложняется ресурсной базой — здесь добывают только энергетический уголь марки Д (длиннопламенный), стоимость которого на внешнем рынке ниже, чем металлургического.

Экспортные поставки энергетического угля в январе — сентябре текущего года снизились на 18,5%, до 42,1 млн т, так как производители стараются загружать дефицитную инфраструктуру более дорогим металлургическим топливом. В частности, отгрузки угольного концентрата в текущем году продолжили расти, увеличившись на 6,5%, до 28,5 млн т. Повышались отгрузки топлива марок Г (газовый), Т (тощий) и СС (слабоспекающийся), которое

Ж.-д. экспорт угля из Кузбасса и Хакасии				млн т
	янв.–сент. 24	± янв.–сент. 23, %	Доля в общем экспорте, п. п.	Изменение доли к 2023 г., п.п.
Кузбасс, в т.ч.	85,5	-10,6	100,0	0,0
Дальний Восток и Забайкалье	38,2	4,1	52,0	7,4
Запад и Северо-Запад	30,9	-12,0	35,6	-0,6
Юг	16,4	-42,4	12,3	-6,8
Хакасия, в т.ч.	10,6	-19,4	100,0	0,0
Дальний Восток и Забайкалье	4,4	10,2	57,0	15,3
Запад и Северо-Запад	4,2	-28,9	35,2	-4,7
Юг	2,0	-65,9	7,8	-10,6

УГОЛЬ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

также используется в основном не энергетиками, а металлургами и другими производственными предприятиями — цементными, сахарными, содовыми заводами.

Добыча угля в Хакасии за три квартала снизилась на 8,1% относительно аналогичного периода прошлого года, до 19,8 млн т, по данным участников рынка. По итогам прошлого года темпы сокращения добычи были более умеренными — только 0,8%, поскольку отгрузки снизились более чем на 12% еще в 2022 г., сразу после введения эмбарго ЕС на импорт российского угля.

Шесть из семи хакасских производителей в текущем году сократили экспорт. Местные предприятия СУЭК отгрузили в январе — сентябре 4 млн т угля Д, или на 2% меньше, чем в прошлом году. Большинство других производителей, в частности, «Русский уголь», а также Майрыхский, Степной, Аршановский разрезы уменьшили экспорт на 30—56%. В то же время Бейский разрез, принадлежащий компании «Коулстар», увеличил отгрузки за период на 30%, до 1,1 млн т, что, впрочем, связано с низкой базой сравнения — разрез является самым молодым из всех предприятий региона.

В одной из хакасских компаний сообщили, что отмена соглашения с РЖД приведет к невозможности планировать выручку, что может негативно сказаться на производственном процессе и привести к сокращению добычи.

В Кузбассе проблемы масштабнее

Сокращение экспорта угля в Кемеровской области сопоставимо с динамикой в Хакасии в процентном выражении, однако в 4,5 раза больше в абсолютном — на 9,1 млн т, до 85,5 млн т. Почти треть потерь — 2,7 млн т — пришлась на Кузбасскую топливную компанию (КТК), принадлежащую «Русскому углю». Компания добывает энергетический уголь Д и в 2022 г. лишилась доступа к своему основному рынку сбыта — Польше, но при этом не смогла переориентироваться на восточный рынок из-за ограничений на железной дороге и неблагоприятной ценовой конъюнктуры. Основным продуктом КТК является топливо калорийностью от 5 500 ккал/кг, которое продается в Китай с большими дисконтами к более калорийному углю, поэтому экспортировать эту продукцию невыгодно, по данным участников рынка.

Существенно сократил отгрузки из региона и «СУЭК-Кузбасс», также добывающий преимущественно марку Д, — на 1,6 млн т, до 10,8 млн т. В будущем году СУЭК может восстановить объемы производства и продажи на кузбасских разрезах после завершения ремонта оборудования. Компания

Ж.-д. экспорт угля по маркам		млн т		
	янв.—сент. 24	± янв.—сент. 23, %	Доля в общем экспорте, п. п.	Изменение доли к 2023 г., п.п.
Бурый и длиннопламенный	42,1	-18,5	31,4	-3,6
Газовый	21,1	28,7	15,7	4,6
Тощий и слабоспекающийся	22,0	10,6	16,4	2,9
Коксующиеся марки*	6,1	-56,6	4,6	-5,0
Концентрат**	28,5	6,5	21,2	3,1
Антрацит	10,5	-27,9	7,8	-2,0
Прочие марки	3,9	-13,9	2,9	-0,2
Всего	134,2	-9,3	100,0	0,0

* — коксующийся, жирный, полужирный, отощенный-слабоспекающийся; ** — преимущественно коксующегося угля

УГОЛЬ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

проводит масштабную оптимизацию технологических процессов, чтобы адаптироваться к сложным рыночным условиям, поэтому производство угля «СУЭК-Кузбасса» в январе – сентябре сократилось на 31,7%, до 14,8 млн т.

Другой крупный кузбасский производитель энергетического угля, «СДС-Уголь», уменьшил экспортные отгрузки на 1,9 млн т, до 4,5 млн т. Трудная ситуация в компании началась после аварии на шахте «Листвяжная» в ноябре 2021 г. и усугубилась после введения санкций ЕС и других стран в 2022 г. и падением цен на уголь в 2023 г. Компания может продать некоторые добывающие активы, сообщили участники рынка.

Сокращали экспорт в текущем году и другие кемеровские производители энергетического угля – «Кузбассразрезуголь», «Талтэк», «Каракан Инвест», «Стройсервис», по данным участников рынка. Последняя компания также уменьшала отгрузки металлургических марок.

Выпуск коксующегося угля в Кузбассе сократился за девять месяцев на 5,2% (2,6 млн т), до 47,3 млн т. В то же время добыча угля энергетических марок снизилась сильнее – на 9,3% (10,3 млн т), до 100 млн т, по данным министерства угольной промышленности региона.

Якутия не снизит нагрузку на БАМ

Запуск частной Тихоокеанской железной дороги (ТЖД) от Эльгинского месторождения (Якутия) к порту Эльга на побережье Охотского моря (Хабаровский край), который может состояться до конца текущего года, не приведет к уменьшению перевозок по Байкало-Амурской магистрали (БАМ), сообщил источник в угольной отрасли региона.

«Все 18 млн т, выделенные на «Эльгу» по соглашению с РЖД, компания планирует провезти и в 2025 г. Грузы «Эльгаугля», которые компания отправит по своей ветке, на квоты провоза по Восточному полигону не должны влиять», – полагает собеседник.

Кроме объемов Эльгинского месторождения, будут увеличиваться перевозки и из ресурса Огоджинской угольной компании («Огоджа», Амурская обл.), также принадлежащей «Эльгауглю» и добывающей уголь Д. Мощность этого предприятия будет доведена до 10 млн т/год с введением в эксплуатацию железнодорожной ветки от разреза до станции Селемджа. Строительство этой линии активизируется по завершении основных работ на ТЖД.

Провозная способность железнодорожного участка от Эльгинского месторождения до порта Эльга на первом этапе составит 30 млн т/год, но постепенно будет увеличиваться до 50 млн т/год. Пропускная способность текущей основной дороги от Эльги до станции Улак (Амурская обл.) на БАМе составляет 32 млн т/год, но используется наполовину из-за инфраструктурных ограничений магистрали.

Поставки эльгинского угля на экспорт в январе – сентябре составили 13,4 млн т, лишь на 100 тыс. т меньше, чем годом ранее. Впрочем, снижение было связано с увеличением объемов обогащения: в текущем году компания

Ж.-д. экспорт угля на направлениям		млн т		
	янв.–сент. 24	± янв.–сент. 23, %	Доля в общем экспорте, п. п.	Изменение доли к 2023 г., п.п.
Дальний Восток и Забайкалье	80,4	4,7	62,7	8,3
Запад и Северо-Запад	43,6	-11,7	28,7	-0,8
Юг	23,9	-51,7	8,6	-7,5
Всего	147,9	-9,3	100,0	0,0

УГОЛЬ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

рассчитывает достроить две обогатительные фабрики, доведя общую мощность переработки на разрезе до 38 млн т/год. Добыча на Эльгинском разрезе за девять месяцев увеличилась на 31,2%, почти до 20 млн т. Отгрузки с Огоджинского месторождения пока остаются сравнительно небольшими, составив в январе – сентябре 775 тыс. т, или на 100 тыс. т меньше, чем в прошлом году.

Другой крупный якутский производитель, «Колмар», также рассчитывает увеличить объемы обогащения на 6 млн т/год, до 20 млн т/год, достроив вторую очередь фабрики «Инаглинская-2» в будущем году. Отгрузка на экспорт у «Колмара» в целом сохранилась за девять месяцев на уровне прошлого года – 3,4 млн т, а добыча – выросла на 24,4%, до 10,2 млн т.

Конкуренция в Иркутской области обострилась

Поставки угля по соглашениям с РЖД из Иркутской области в январе – сентябре составили 2,6 млн т, на 4% больше плана и на 3,3% больше, чем годом ранее, по данным РЖД. Всего в текущем году квота для этого региона составляет 3,3 млн т, но местные угольщики надеются на ее увеличение до 4,5 млн т в будущем году, сообщили источники в добывающих компаниях.

Около трети квоты приходится на крупнейшего производителя угля в регионе – компанию «Востсибурголь», которая отгружает основную часть продукции для Байкальской энергетической компании (БЭК) и других отечественных тепловых энергостанций. Поставки прочих производителей внутри страны минимальны, поэтому в «Востсибургле» надеются, что квоты экспортных отгрузок будут увязаны с обеспечением отечественных потребителей. Поставки «Востсибургля» на экспорт за девять месяцев составили 510 тыс. т марки Д, на 36,1% меньше, чем годом ранее. Внутри страны производитель поставляет бурый и длиннопламенный уголь, железнодорожные отгрузки которого составили 9,1 млн т – 98,5% от всех поставок в Иркутской области.

Крупнейшие направления экспорта российского угля		тыс. т		
		янв.–июнь 24	янв.–июнь 23	± 2024/2023, %
Китай		43253	51032	-15,2
Индия		11664	13330	-12,5
Турция		10870	12763	-14,8
Южная Корея		8399	14370	-41,5
Тайвань		4574	3734	22,5
Вьетнам		2947	2081	41,6
Индонезия		2862	1617	77,0
Малайзия		1439	766	87,9
Шри-Ланка		952	593	60,4
Япония		616	1994	-69,1
Бразилия		449	730	-38,5
Таиланд		178	102	75,2
Южная Африка		108	194	-44,4

– по данным GlobalTradeTracker

РУБРИКА

Ж.-д. отгрузки российского угля млн т		
	янв.— сент. 24	± янв.—сент. 23, %
Экспорт	134,2	-9,3
Внутренний рынок	114,1	-1,1
Импорт	12,6	-5,7
Транзит	8,5	-4,9
Всего	269,4	-5,7

Крупнейшим экспортером иркутского угля является разрез «Иретский», поставивший в I—III кварталах за рубеж 579 тыс. т газового и длиннопламенного угля, или на 18,4% меньше, чем годом ранее. Годовая квота для этого предприятия на текущий год составляет 780 тыс. т, поэтому снижение отгрузок могло быть связано с введением квотирования и более активным экспортом конкурентов. Добыча на разрезе выросла на 22,7%, до 620 тыс. т. Предприятие производит в основном газовый уголь энергетического качества.

Как и другие производители, иркутские угольщики не приветствуют возможную отмену соглашений с РЖД. «Введение квотирования позволило нам планировать производственный процесс — объемы вскрыши и добычи. Отмена соглашения вернет нас в прошлое», — сообщили в одной из компаний.

В металлургии уголь оценивают в первую очередь по содержанию летучих веществ, зольности, спекаемости, а также показателю CSR — прочности кокса после реакции. Газовый уголь используется в металлургии как в производстве кокса, так и в качестве топлива для пылеугольного сжигания, по данным участников рынка. Газовый уголь, добываемый в Кузбассе, Коми, Красноярском крае и Якутии преимущественно поступает в металлургию, тогда как иркутское и ургальское (Хабаровский край) топливо используют в основном энергетики.

ИНФРАСТРУКТУРА/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Ширятся планы по строительству железнодорожной инфраструктуры в Иране

Новые выходы для коридора «Север – Юг»

Международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг» может быть завершен на территории Ирана тремя различными железнодорожными участками. Сейчас коридор формально заканчивается в порту Бендер-Аббас, в будущем предлагается достроить ответвления до портов Бендер-Хомейни на западе Ирана и Чабахар – на юго-востоке страны (см. карту). Альтернативные варианты предложила компания «ВТБ – Проектный офис», входящая в структуру одноименного банка, в презентации для потенциальных участников проекта.

В соответствии с изысканиями компании, прогноз общей потребности в грузоперевозках по МТК к 2030 г. составит около 30 млн т/год. В качестве основной грузовой базы для коридора в компании рассчитывают на зерно, металлы, контейнеры, уголь, удобрения и продукцию нефтегазохимического комплекса.

Пока что объемы скромнее: за 2023 г. общий объем перевозок по коридору во всех видах сообщения всеми видами транспорта составил 17,6 млн т, на 20,6% больше, чем за 2022 г., по данным участников рынка. По итогам января – августа по коридору было перевезено 8,4 млн т различных грузов, на 8% больше, чем годом ранее, сообщил замглавы Минтранса Алексей Шило, выступая на Национальном промышленном конгрессе PromSpace в октябре.

Варианты маршрутов западной ветки МТК «Север – Юг»



ИНФРАСТРУКТУРА/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Опережающий рост спроса на провозные мощности коридора вынуждает действовать быстрее: при начале строительно-монтажных работ в 2025 г. завершение проекта предполагается только в 2031 г. В зависимости от итогового варианта маршрута потребуется строительство более 20 тоннелей общей протяженностью 23–46 км, а также более 540 мостов, путепроводов, эстакад и прочих объектов инфраструктуры. В «ВТБ – Проектном офисе» вопрос о потенциальных участниках проекта развития МТК предпочли оставить без комментариев.

Международные транспортные коридоры в Каспийском регионе



ИНФРАСТРУКТУРА/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Экспортеров завлекают скидками

В настоящее время перевозочный процесс по коридору «Север — Юг» проходит «обкатку» — это логистическое направление все еще не является очевидным для экспортеров, предпочитающих более привычные маршруты через морские порты Дальнего Востока, северо-запада и юга России. Слабый грузопоток, а также отсутствие — во многих случаях — обратной загрузки ставят под сомнение экономическую целесообразность маршрута.

В итоге чтобы привлечь дополнительные объемы грузов на МТК, государство или напрямую, или через холдинг РЖД предлагает льготную стоимость перевозки. В частности, железнодорожная госкомпания предложила 50-процентную скидку к грузовому тарифу на перевозки черных металлов по восточной ветке МТК в апреле до конца текущего года. Пока что мера не нашла отклика: экспортных отправок черных металлов в адрес Ирана зафиксировано не было, по данным железнодорожных экспедиторов. Впрочем, РЖД не утратила надежд на привлечение грузопотока и продлила эту меру в сентябре на будущий год.

Тогда же был установлен дополнительный дисконт в размере 20% к тарифу на следующий год при перевозке крупнотоннажных контейнеров при проследовании через погранпереход Болашак (Казахстан) — Серхетяка (Туркменистан). Кроме того, в августе была утверждена скидка в размере 8,9% к тарифу на перевозки зерновых грузов в адрес станций Сарахс и Акайла на туркмено-иранской границе до конца 2025 г.

В свою очередь правительство Ирана с октября предлагает 50-процентную скидку на железнодорожные перевозки из порта Амирабад в порт Бандар-Аббас в рамках перевозок по МТК.

Энтузиазм и скепсис

Власти упоминают МТК все чаще, с учетом роста значимости экономических связей России со странами Глобального Юга. «Транспортный коридор „Север — Юг“ соединяет российские порты на северных морях и Балтике с терминалами на побережье Персидского залива и Индийского океана. Это, в том числе, ключ к увеличению грузоперевозок между евразийским и африканским континентами», — отметил президент России Владимир Путин, выступая на пленарном заседании Делового форума БРИКС в октябре.

В свою очередь, министр транспорта России Роман Старовойт провел в октябре рабочую встречу с главным исполнительным директором оператора морских терминалов DP World (ОАЭ) Султаном Ахмедом Бин Сулайемом. «Очень символично, что мы встретились в день прибытия первой партии контейнеров из ОАЭ в Россию по восточной ветви МТК „Север — Юг“ при участии „РЖД Логистики“ [РЖДЛ, дочернее предприятие РЖД] и DP World. Роль ОАЭ как международного хаба, связанного с основными центрами Азии и Африки, в контексте развития коридора сложно переоценить», — написал Старовойт в своем официальном телеграм-канале.

Некоторые участники рынка грузоперевозок относятся к МТК с определенным скепсисом. «Мне, честно говоря, МТК „Север — Юг“ все же видится больше каким-то репутационным проектом, нежели сугубо экономическим. На сегодняшний день основной потенциал прироста объемов, на мой взгляд, сосредоточен на восточном маршруте коридора, где инфраструктура уже готова», — считает источник на рынке грузоперевозок.

ИНФРАСТРУКТУРА/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

По его словам, строительство новых участков в рамках западного маршрута сопряжено с рядом рисков. Во-первых, сложно спрогнозировать возврат инвестиций в строительство новой инфраструктуры. Во-вторых, нет четкого понимания, кто будет оперировать новой железной дорогой и, соответственно, получать с нее прямой доход — у российской и иранской стороны разные взгляды на этот вопрос, отметил собеседник. В то же время Чрезвычайный и полномочный посол Ирана в России Казем Джалали в рамках выступления на Национальном промышленном конгрессе PromSpace сообщил, что начало строительства участка Решт — Астара ожидается в 2025 г.

«В свою очередь, развитие транскаспийского маршрута упирается как в стивидорные мощности в Астраханской области, так и в достаточно ограниченные размеры местного флота», — резюмировал источник.

Вместе с тем доходность перевозок по МТК действительно все еще вызывает вопросы. И.о. генерального директора РЖДЛ Олег Полеев сообщил в рамках выступления на Национальном промышленном конгрессе PromSpace, что такие перевозки все еще не приносят прибыли компании и требуют субсидирования. Однако выйти на прибыль в этой деятельности компания рассчитывает уже в 2025 г. — для этого планируется привлечь больший объем импортных грузов для балансировки грузопотоков. В настоящее время компания отправляет по коридору около четырех поездов ежемесячно.

«Я напомню, что мы начинали с одного поезда раз в два месяца. Недавно мы расширили пул, договорились с еще одной компанией о перевозках импортных грузов. Пока не хочу озвучивать контрагента, но мы уже подписали с ними контракт. Я думаю, что на 6–7 поездов в следующем году мы сможем рассчитывать ежемесячно, включая импорт плюс экспорт», — отметил Полеев.

КОНТЕЙНЕРЫ/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Участники рынка ожидают ускорения вывоза импортных контейнеров из дальневосточных портов в конце года

Перевозка контейнеров подорожала

Стоимость комплексной доставки импортных контейнеров из Китая и Южной Кореи через порты Дальнего Востока в Москву в октябре выросла ввиду удорожания морской и железнодорожной транспортировки, а также из-за ослабления курса рубля.

Перевозка высокого 40-футового контейнера из китайских портов **Шанхай, Нинбо, Синьган и Циндао** до станций **Московского транспортного узла** (МТУ) к середине октября подорожала на 48 317–48 621 руб. по сравнению с прошлым месяцем, до 818 680–823 531 руб. за контейнер. Стоимость транспортировки стандартных 20-футовых ящиков из этих портов за месяц увеличилась в среднем на 37 230–41 929 руб., до 467 757–475 033 руб. за контейнер (см. табл.).

Мультимодальная перевозка стандартных 20-футовых и высоких 40-футовых контейнеров из **Южной Кореи** в **Москву** к 16 октября также подорожала — на 45 716 руб. и 74 650 руб. к уровню в сентябре, до 458 056 руб. и 767 264 руб. за контейнер соответственно.

Основной причиной роста цен на доставку ящиков из Китая в Россию в октябре стало повышение стоимости железнодорожной составляющей: 20-футового контейнера на 9,8%, до 213 100 руб., а 40-футового — на 12,1%, до 384 551 руб.

Ситуация с вывозом контейнеров из портов Приморья в ближайшее время может немного улучшиться, ожидают участники рынка. В октябре операторы фитинговых платформ отметили увеличение числа наряд-заказов, согласованных РЖД для отправки контейнеров с экспортными объемами в восточном направлении. После выгрузки эти платформы можно будет использовать для вывоза из портов импортных ящиков. Это будет способствовать замедлению роста цен на железнодорожную перевозку контейнеров в Москву.

Дополнительное влияние на повышение стоимости комплексной доставки оказало ослабление рубля к доллару США, в котором номинированы ставки фрахта. Центральный банк России установил курс на 16 октября на уровне 97,01 руб. по сравнению с 90,93 руб. руб. — 16 сентября.

Свободных мест на судах мало

Стоимость морской перевозки 20-футовых и 40-футовых контейнеров из портов Китая и Южной Кореи до российских морских терминалов Приморского края в середине октября увеличилась по сравнению с прошлым месяцем ввиду укрепления спроса на доставку грузов из азиатских портов и ограниченного количества мест на судах.

Перевозка 20-футовых контейнеров из **Шанхая, Нинбо и Циндао** в порты **Владивосток** и **Восточный** (оба — в Приморском крае) к 16 октября подорожала по сравнению с прошлым месяцем на \$25–75, до \$2 400–2 475 за контейнер. Морская транспортировка 40-футовых контейнеров из этих портов за период подорожала на \$125–150, до \$4 150–4 203 за контейнер (см. табл.).

Предложение контейнеровозов, задействованных в дальневосточных сервисах, было заметно ниже объемов заявок со стороны грузовладельцев. Вместе с тем удорожание аренды оборудования в китайских портах из-за активизации спроса после продолжительных праздников в стране в начале октября оказалось дополнительной поддержкой ставкам фрахта. Так, небольшие перевозчики в середине октября предлагали своим клиентам зарезервировать слоты на ноябрь, так как до конца октября все места на судах были проданы.

КОНТЕЙНЕРЫ/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

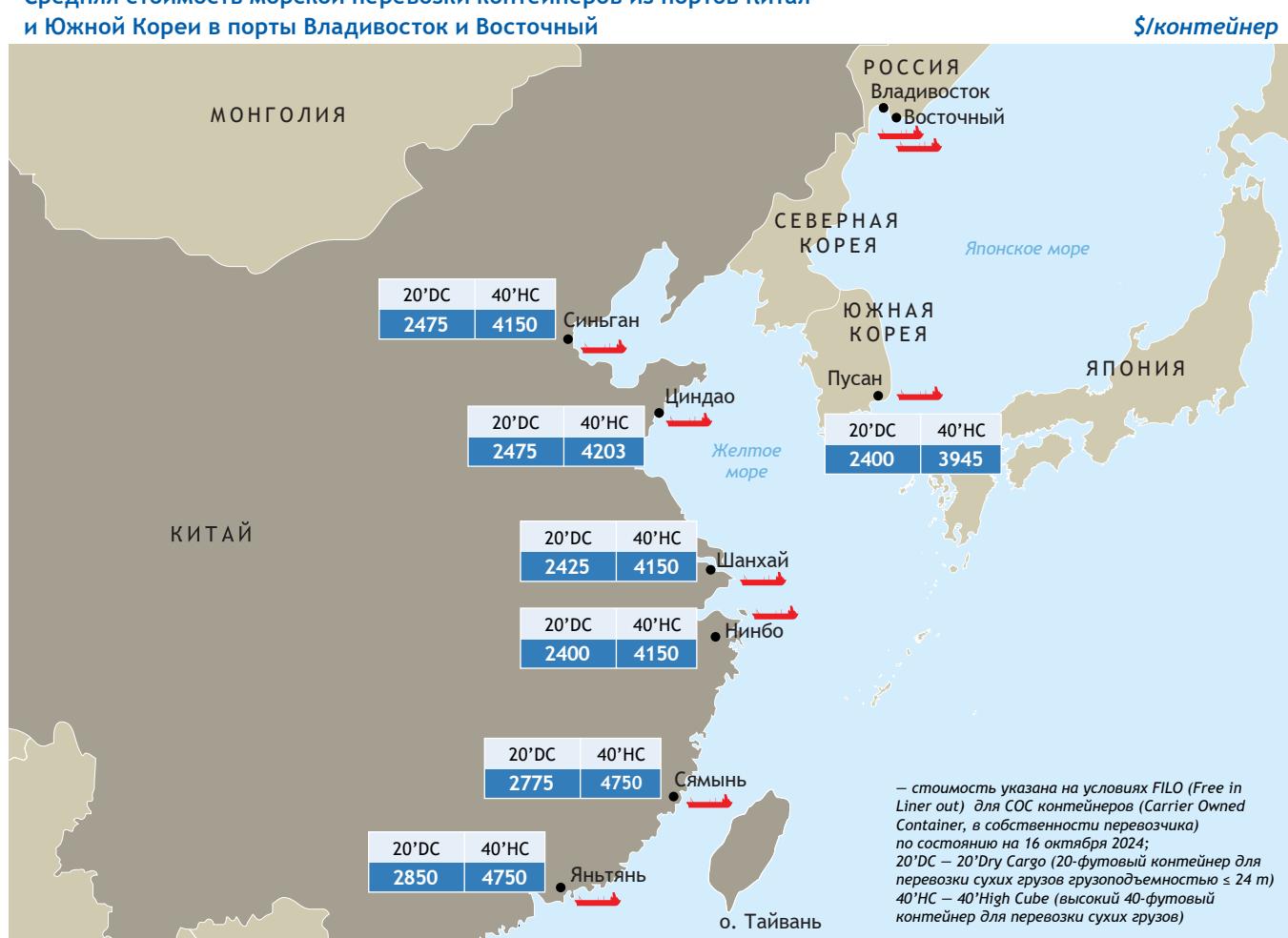
Транспортировка высоких 40-футовых ящиков из *Южной Кореи* до *Владивостока* и *Восточного* к 16 октября подорожала на \$100 к уровню ставок середины сентября, до \$3 945 за контейнер. Стоимость перевозки 20-футового контейнера за период увеличилась в среднем на \$150, до \$2 400 (см. табл.).

Ставки на мировом рынке стремятся вниз

Морская перевозка высоких 40-футовых контейнеров на международных маршрутах в октябре продолжила дешеветь. После длительного роста ставки фрахта контейнеров достигли пика в июле и с тех пор постепенно снижаются из-за ослабления спроса на контейнерные перевозки, а также благодаря пополнению профильного флота, по оценке аналитической компании Drewry.

Средневзвешенный контейнерный индекс Drewry World Container Index (WCI), отражающий стоимость морского фрахта высоких 40-футовых контейнеров на восьми основных торговых маршрутах, к 24 октября снизился до \$3 095 с \$3 970 месяцем ранее, что, однако, на \$1 753 больше, чем в октябре прошлого года. В случае сохранения темпов снижения, до конца года индекс может вернуться к показателям января, когда он находился на уровне \$2 670. Индекс достиг максимума в июле — \$5 888, чему способствовал рост напряженности в Красном море.

Средняя стоимость морской перевозки контейнеров из портов Китая и Южной Кореи в порты Владивосток и Восточный



КОНТЕЙНЕРЫ/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Drewry WCI рассчитывается на основе цен на перевозку контейнеров на маршрутах из Шанхая в Роттердам (Нидерланды), Геную (Италия), Лос-Анджелес и Нью-Йорк (США), из Роттердама в Нью-Йорк и Шанхай, а также из Нью-Йорка и Лос-Анджелеса в Шанхай.

Стоимость перевозки 40-футового контейнера по маршруту Шанхай – Роттердам и Шанхай – Генуя к 24 октября снизилась до \$3 132 и \$3 296 с \$4 157 и \$4 212 месяцем ранее соответственно. Транспортировка 40-футовых контейнеров из Шанхая при отправках в Лос-Анджелес подешевела на \$676, до \$4 814, а в Нью-Йорк – на \$762, до \$5 266.

Аренда контейнеровозов вместимостью 2,5 тыс. и 2,7 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте (TEU) на условиях годового тайм-чартера в середине октября подешевела на \$396/сут. и \$650/сут. по сравнению с уровнем в сентябре, до \$28 418/сут. и \$30 736/сут. соответственно, по данным германской ассоциации судовых брокеров Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler (VHBS).

Согласно прогнозу Балтийского и международного морского совета (Bimco), до конца года вместимость мирового флота контейнеровозов увеличится до 30,6 млн TEU, что на 9,3% больше, чем в конце 2023 г. В следующем году в Bimco ожидают, что суммарные возможности флота достигнут 32 млн TEU, при этом доминировать на рынке будет сегмент судов вместимостью 12–17 тыс. TEU, доля которых в текущем портфеле заказов составляет почти 50%.

Железнодорожная доставка продолжает дорожать

Стоимость железнодорожной перевозки высоких 40-футовых контейнеров в составе ускоренного контейнерного поезда (УКП) из *портов Дальнего Востока* до станций *МТУ* в связи с дефицитом подвижного состава к середине октября увеличилась на 41 580 руб. по сравнению с сентябрем, до 384 551 руб. Перевозка по железной дороге 20-футового ящика за месяц подорожала на 19 003 руб. и в середине сентября оценивалась в среднем в 213 100 руб.

Объем отправок импортных контейнеров из дальневосточных портов в полуwagonах в сентябре составил в среднем 1 579 TEU/сут., в 1,4 раза больше, чем в августе, по данным участников рынка. Примерно четверть контейнерного импорта на востоке страны грузится в полуwagonы, отметил источник на рынке оперирования.

«Летом казалось, что 1 000 TEU/сут. – это окончательное значение для рынка, сейчас выросли в полтора раза без особых проблем. Такое ощущение, что операторы полуwagonов загодя готовятся к удешевлению порожнего пробега [см. стр. 4–6] и начинают привыкать к такой схеме возврата парка в угольные регионы – через контейнерные терминалы Западной Сибири и Урала», – полагает собеседник.

В октябре операторы полуwagonов темпы не сбавляли: 8 октября Дальневосточная железная дорога (ДВЖД) в очередной раз обновила суточный рекорд по отправке ящиков – в 29 контейнерных поездах было отправлено 4 677 TEU, в том числе 17 составов сформировано из фитинговых платформ и 12 – из полуwagonов с контейнерами, по информации ДВЖД. «На сегодняшний день, на морских терминалах Приморского края скопилось более 81 тыс. импортно-экспортных ящиков, загруженность составляет более 90%. Для ускорения вывоза контейнеров часть грузов отправляется из портов на сухие терминалы и уже оттуда вывозится железнодорожным транспортом», – отмечается в сообщении дальневосточного филиала РЖД в октябре.

КОНТЕЙНЕРЫ/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Впрочем, острая необходимость в привлечении полувагонов для вывоза импортных контейнеров из Приморского края может быть немного смягчена в ближайшем будущем. [Просьбы](#) операторов о добавлении дополнительных контейнерных поездов в восточном направлении были услышаны: в октябре РЖД предусмотрела три таких поезда ежесуточно в график движения, доведя их общее число до 18 в сутки, сообщил источник на рынке контейнерных перевозок. «На оперативных штабах под председательством замминистра транспорта Алексея Шило запрашивали три поезда в сутки, в итоге добились своего. Впрочем, с учетом большого числа брошенных поездов ситуация улучшилась сдержанно», — отметил собеседник.

КОНТЕЙНЕРЫ/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Импортный контейнерный индекс*						руб./контейнер
Маршрут	Тип СОС** контейнера					
	16 окт.		1 окт.		16 сент.	
	20'DC***	40'HC****	20'DC***	40'HC****	20'DC***	40'HC****
Китай						
Шанхай – Москва	470182	823531	447639	780051	428253	774910
Нинбо – Москва	467757	823531	445308	780051	430527	774910
Циндао – Москва	475033	823531	452300	780051	435073	774910
Сямынь – Москва	489584	859910	466283	824332	426207	811284
Синьган – Москва	470182	818680	447639	775390	430527	770363
Янтянь – Москва	506562	891439	473275	824332	432800	802190
Южная Корея						
Пусан – Москва	458056	767264	431325	721321	412340	692614

* – стоимость транспортировки контейнеров из портов Восточной Азии в Москву через порты Владивосток и Восточный, стоимость Drop Off Москва включена

** – Carrier Owned Container (контейнер, принадлежащий перевозчику)

*** – 20'Dry Cargo (20-футовый контейнер для перевозки сухих грузов грузоподъемностью ≤ 24 т)

**** – 40'High Cube (высокий 40-футовый контейнер для перевозки сухих грузов)

Стоимость доставки контейнеров в порты Владивосток и Восточный на условиях FILO*														\$/контейнер				
Страна/ порт отправления	Тип СОС** контейнера																	
	16 окт.						1 окт.						16 сент.					
	20'DC***	40'HC****	20'DC***	40'HC****	20'DC***	40'HC****	20'DC***	40'HC****	20'DC***	40'HC****	20'DC***	40'HC****	20'DC***	40'HC****	20'DC***	40'HC****	20'DC***	40'HC****
	мин.	макс.	среднее	мин.	макс.	среднее	мин.	макс.	среднее	мин.	макс.	среднее	мин.	макс.	среднее	мин.	макс.	среднее
Китай																		
Шанхай	2200	2650	2425	3900	4400	4150	2200	2650	2425	3900	4300	4100	2050	2650	2350	3800	4250	4025
Нинбо	2150	2650	2400	3900	4400	4150	2150	2650	2400	3900	4300	4100	2100	2650	2375	3800	4200	4000
Циндао	2150	2800	2475	3900	4505	4203	2150	2800	2475	3900	4405	4153	2050	2800	2425	3800	4305	4053
Сямынь	2550	3000	2775	4300	5200	4750	2550	3000	2775	4300	4780	4540	1955	3000	2478	4300	4680	4490
Синьган	2200	2750	2475	3900	4400	4150	2200	2650	2425	3900	4300	4100	2100	2650	2375	3800	4200	4000
Янтянь	2700	3000	2850	4300	5200	4750	2700	3000	2850	4300	4750	4525	2100	3000	2550	4300	4700	4500
Южная Корея																		
Пусан	2200	2600	2400	3500	4390	3945	2000	2650	2325	3500	4290	3895	2000	2500	2250	3500	4190	3845

* – Free in liner out (условия перевозки, при которых погрузка контейнера производится за счет отправителя, а выгрузка за счет перевозчика)

** – Carrier Owned Container (контейнер, принадлежащий перевозчику)

*** – 20'Dry Cargo (20-футовый контейнер для перевозки сухих грузов грузоподъемностью ≤ 24 т)

**** – 40'High Cube (высокий 40-футовый контейнер для перевозки сухих грузов)

Стоимость доставки контейнеров из портов Владивосток и Восточный в Москву на условиях FOR*														руб./контейнер				
Маршрут	Тип СОС контейнера																	
	16 окт.						1 окт.						16 сент.					
	20'DC	40'HC	20'DC	40'HC	20'DC	40'HC	20'DC	40'HC	20'DC	40'HC	20'DC	40'HC	20'DC	40'HC	20'DC	40'HC	20'DC	40'HC
Станции Дальневосточной железной дороги (ДВЖД)** – станции Московского транспортного узла***	213100	384551	200600	358221	194097	342971												

* – Free on Rail («Свободно на железной дороге»)

** – станции Владивосток, Находка, Находка-Восточная, Гайдамак, Мыс-Чуркин, Первая Речка, Угловая, Артем-Приморский 1, Уссурийск

*** – станции Ховрино, Электроугли, Люберцы 2, Белый Раст, Селятино, Силикатная, Кресты, Купавна, Кунцево 2, Раменское, Ворсино

– ставки указаны для неопасного груза и без учета стоимости организации охраны и сопровождения груза в составе ускоренного контейнерного поезда (УКП)

КОНТЕЙНЕРЫ/ТЕРМИНАЛЫ

В сентябре перевалка контейнеров выросла в портах европейской части страны и снизилась на востоке

Дефицит вагонов бьет по перевалке контейнеров

Объемы экспортно-импортной перевалки контейнеров через порты Дальнего Востока в сентябре уменьшились по сравнению с предыдущим месяцем. Основными причинами сокращения стали высокая загруженность терминалов и дефицит подвижного состава.

Обработка импортных грузов через дальневосточные порты в сентябре сократилась на 1 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте (TEU) по сравнению с прошлым месяцем, до 111,2 тыс. TEU, по данным участников рынка. Перевалка экспортных ящиков за месяц также уменьшилась на 1 тыс. TEU, до 52 тыс. TEU.

Тем не менее с начала года показатель по импорту вырос: за девять месяцев терминалы Дальнего Востока смогли принять почти 913 тыс. TEU импортных контейнеров, что на 17,3%, или 134 тыс. TEU, больше, чем годом ранее. Экспорт за аналогичный период, напротив, сократился на 11,2% или 62,3 тыс. TEU, до 493,4 тыс. TEU (см. табл.).

Наиболее существенно уменьшилась перевалка через порт Владивостока (Приморский край): в импортном направлении на 7,2 тыс. TEU по сравнению с августом, до 64,3 тыс. TEU, а в экспортном – на 2,7 тыс. TEU, до 37,6 тыс. TEU, по данным участников рынка.

Ожидание подачи подвижного состава к некоторым терминалам Владивостока для вывоза контейнеров в прошлом месяце достигало 35 дней, а стоимость железнодорожной доставки ящиков в Москву за последние месяцы существенно выросла – до 384 551 руб. к середине октября за высокий 40-футовый контейнер с 289 021 руб. в начале III квартала, по данным Argus (см. стр. 17–21).

Срок подачи вагонов к терминалам порта Восточный (Приморский край) значительно короче и в прошлом месяце в среднем составлял 10 дней, по информации участников рынка.

Такая разница в сроках обусловлена большим количеством порожних полуwagonов, освобождающихся после выгрузки угля на терминалах порта Восточный, и возможностью их оперативной подачи под загрузку контейнерами. Объем импортных ящиков, поступивших на терминалы порта Восточный, в сентябре увеличился на 6,3 тыс. TEU по сравнению с августом, до 33,3 тыс. TEU, а экспортных – на 1,5 тыс. TEU, до 11,8 тыс. TEU, по данным участников рынка.

В связи со сложностями вывоза контейнеров по железной дороге стали чаще использоваться прямые поставки ящиков автотранспортом из портов в Москву, стоимость которой может достигать 800 000 руб. за 40-футовый контейнер, а в некоторых случаях и 1 млн руб. «Вывоз контейнеров автотранспортом в Москву, скорее, целевая услуга для конкретных клиентов. К примеру, чтобы вывезти целый контейнерный поезд, понадобится не менее 70 подготовленных машин, что затруднительно и экономически не оправданно», – полагает представитель перевозочной компании.

КОНТЕЙНЕРЫ/ТЕРМИНАЛЫ

Объемы в Новороссийске выросли

Контейнерооборот порта Новороссийска (Краснодарский край) в сентябре увеличился по сравнению с прошлым месяцем вследствие загруженности морских терминалов Дальневосточного бассейна и изменения маршрутов поставок.

Обработка импортных контейнеров на терминалах Новороссийска в сентябре увеличилась на 5,5 тыс. TEU по сравнению с августом, до 38,5 тыс. TEU. Вывоз вырос на 1,1 тыс. TEU, до 40,5 тыс. TEU, из которых только 24,5 тыс. TEU были загружены экспортной продукцией, а остальной объем оборудования (около 40%) был вывезен порожняком их собственникам, преимущественно в Китай.

Спрос на вывоз контейнеров через черноморские терминалы вызван трудностями с их перевозкой в восточном направлении. Из-за большого скопления порожних контейнеров в центральной части России собственники оборудования в Китае доплачивают перевозчикам премии, размер которых достигает \$300 и \$2 000 за стандартный 20-футовый и высокий 40-футовый контейнер соответственно, за доставку ящика в китайские порты, или в мировые центры перевалки, в частности в Стамбул (Турция), для очередной загрузки, по информации участников рынка.

Суммарно в январе – сентябре терминалы Новороссийска обработали 369,1 тыс. TEU с импортными грузами, что на 7,5 тыс. TEU меньше, чем годом ранее. Экспорт за аналогичный период увеличился на 46,5 тыс. TEU, до 416 тыс. TEU, по данным участников рынка (см. табл.).

Импорт на Балтике восстанавливается

Объем ввоза контейнеров через балтийские терминалы в сентябре увеличился впервые после продолжительного сокращения, начавшегося в мае. Увеличению импорта ящиков через порты северо-запада также способствуют трудности с их вывозом с терминалов Дальнего Востока.

Обработка импортных контейнеров на терминалах Балтийского моря в сентябре увеличилась на 7,6 тыс. TEU к предыдущему месяцу, до 45,2 тыс. TEU. Экспорт сохранился примерно на уровне августа – 51,3 тыс. TEU, по данным участников рынка.

Основной объем перевалки ящиков на Балтике производится через терминалы Санкт-Петербурга. Местные стивидоры в сентябре увеличили перевалку импортных грузов на 9 тыс. TEU относительно августа, до 42,3 тыс. TEU. Отгрузки экспортных контейнеров за месяц незначительно сократились – до 48,9 тыс. TEU с 49,6 тыс. TEU месяцем ранее. Как и в Новороссийске, через терминалы Санкт-Петербурга активно вывозится порожнее оборудование в Китай, объем которого в прошлом месяце составил почти половину от экспорта – 23,5 тыс. TEU, по данным участников рынка.

За девять месяцев контейнерные терминалы Санкт-Петербурга нарастили перевалку импортных контейнеров до 432,6 тыс. TEU по сравнению с 349 тыс. TEU годом ранее. Экспорт вырос заметнее – почти до 514,8 тыс. TEU против 330,9 тыс. TEU в январе – сентябре 2023 г., по данным участников рынка.

КОНТЕЙНЕРЫ/ТЕРМИНАЛЫ

Значительно улучшить операционные показатели удалось контейнерным терминалам холдинга Global Ports, входящего в группу компаний «Дело». Так, крупнейшие терминалы холдинга на Балтике – Первый контейнерный терминал (ПКТ, пропускная способность – 915 тыс. TEU/год) и «Петролеспорт» (ПЛП, 550 тыс. TEU/год) в январе – сентябре суммарно увеличили импортную перевалку до 175,9 тыс. TEU против 57,9 тыс. TEU годом ранее, а экспортную – до 214,5 тыс. TEU с 67,3 тыс. TEU в прошлом году, по данным участников рынка (см. табл.).

Объем перевалки контейнеров на всех морских терминалах Global Ports на Балтике по итогам девяти месяцев составил 482 тыс. TEU (включая каботажные грузы), что почти в три раза превышает прошлогодние показатели, по данным компании.

Пропускные способности балтийских терминалов позволяют им принять еще около 1 млн TEU/год, по данным участников рынка. Сдерживающими факторами для роста перевалки являются недостаточная грузовая база, в особенности экспортной продукции, а также ограниченное присутствие флота. Впрочем, увеличение объема порожнего оборудования, накапливающегося в центральной части страны, может способствовать дальнейшему росту экспортных отправок ящиков через порты северо-запада, полагают участники рынка.

КОНТЕЙНЕРЫ/ТЕРМИНАЛЫ

Импортный контейнерооборот терминалов Дальневосточного бассейна					TEU
Терминал/Порт	янв.–сент. 24	янв.–сент. 23	± янв.–сент. 23	± янв.–сент. 23, %	
Владивостокский морской торговый порт (ВМТП)	302058	262620	39438	15,0	
Владивостокский морской рыбный порт (ВМРП)	133818	115017	18801	16,3	
Владивостокский морской порт "Первомайский" (ВМПП)	79136	61922	17214	27,8	
Пасифик Лоджистикс	72480	66918	5562	8,3	
Прочие терминалы порта Владивосток	8616	2809	5807	206,7	
Всего порт Владивосток	596108	509286	86822	17,0	
Восточный порт	25133	20575	4558	22,2	
Прочие терминалы порта Восточный	196690	206889	-10199	-4,9	
Всего порт Восточный	221823	227464	-5641	-2,5	
Терминал Астафьева	53653	23330	30323	130,0	
Находкинский морской рыбный порт (НМРП)	26976	17246	9730	56,4	
Прочие терминалы порта Находка	13284	322	12962	4025,5	
Всего порт Находка	93913	40898	53015	129,6	
Прочие порты Дальневосточного бассейна	984	801	183	22,8	
Итого Дальневосточный бассейн	912828	778449	134379	17,3	

– по данным участников рынка

Импортный контейнерооборот терминалов Балтийского бассейна					TEU
Терминал/Порт	янв.–сент. 24	янв.–сент. 23	± янв.–сент. 23	± янв.–сент. 23, %	
Контейнерный терминал Санкт-Петербург (КТСП)	149882	187003	-37121	-19,9	
Первый контейнерный терминал (ПКТ)	89352	32899	56453	171,6	
Петролеспорт (ПЛП)	86550	24983	61567	246,4	
Терминал Морской рыбный порт	30954	12672	18282	144,3	
Феникс	13329	31025	-17696	-57,0	
Прочие терминалы Большого порта Санкт-Петербург	30856	34773	-3917	-11,3	
Всего Большой порт Санкт-Петербург	400923	323355	77568	24,0	
Балтийская стивидорная компания	28988	24002	4986	20,8	
Калининградский морской торговый порт (КМТП)	622	1691	-1069	-63,2	
Всего порт Калининград	29610	25693	3917	15,2	
Прочие терминалы Балтийского бассейна	2085	42	2043	4864,3	
Итого Балтийский бассейн	432618	349090	83528	23,9	

– по данным участников рынка

Импортный контейнерооборот терминалов Азово-Черноморского бассейна					TEU
Терминал/Порт	янв.–сент. 24	янв.–сент. 23	± янв.–сент. 23	± янв.–сент. 23, %	
НУТЭП	212970	229541	-16571	-7,2	
Новорослесэкспорт (НЛЭ)	145839	144634	1205	0,8	
Новороссийский морской торговый порт (НМТП)	10340	2472	7868	318,3	
Итого порт Новороссийск	369149	376647	-7498	-2,0	

– по данным участников рынка

КОНТЕЙНЕРЫ/ТЕРМИНАЛЫ

Экспортный контейнерооборот терминалов Дальневосточного бассейна					TEU
Терминал/Порт	янв.–сент. 24	янв.–сент. 23	± янв.–сент. 23	± янв.–сент. 23, %	
Владивостокский морской торговый порт (ВМТП)	196442	214778	-18336	-8,5	
Владивостокский морской рыбный порт (ВМРП)	72798	68616	4182	6,1	
Пасифик Лоджистикс	51325	40061	11264	28,1	
Владивостокский морской порт "Первомайский" (ВМПП)	47250	34533	12717	36,8	
Прочие терминалы порта Владивосток	1832	1458	374	25,7	
Всего порт Владивосток	369647	359446	10201	2,8	
Восточный порт	1710	1118	592	53,0	
Прочие терминалы порта Восточный	106463	189829	-83366	-43,9	
Всего порт Восточный	108173	190947	-82774	-43,3	
Терминал Астафьева	10226	1446	8780	607,2	
Прочие терминалы порта Находка	1038	0	1038	—	
Всего порт Находка	11264	1446	9818	679,0	
Прочие порты Дальневосточного бассейна	4322	3888	434	11,2	
Итого Дальневосточный бассейн	493406	555727	-62321	-11,2	

— по данным участников рынка

Экспортный контейнерооборот терминалов Балтийского бассейна					TEU
Терминал/Порт	янв.–сент. 24	янв.–сент. 23	± янв.–сент. 23	± янв.–сент. 23, %	
Контейнерный терминал Санкт-Петербург (КТСП)	187474	200201	-12727	-6,4	
Первый контейнерный терминал (ПКТ)	109453	27079	82374	304,2	
Петролеспорт (ПЛП)	105076	40242	64834	161,1	
Феникс	39262	31301	7961	25,4	
Терминал Морской рыбный порт	21678	9731	11947	122,8	
Прочие терминалы Большого порта Санкт-Петербург	23540	12360	11180	90,5	
Всего Большой порт Санкт-Петербург	486483	320914	165569	51,6	
Балтийская стивидорная компания	24588	9151	15437	168,7	
Калининградский морской торговый порт (КМТП)	20	862	-842	-97,7	
Всего порт Калининград	24608	10013	14595	145,8	
Прочие терминалы Балтийского бассейна	3691	0	3691	—	
Итого Балтийский бассейн	514782	330927	183855	55,6	

— по данным участников рынка

Экспортный контейнерооборот терминалов Азово-Черноморского бассейна					TEU
Терминал/Порт	янв.–сент. 24	янв.–сент. 23	± янв.–сент. 23	± янв.–сент. 23, %	
НУТЭП	239 564	230 314	9 250	4,0	
Новорослесэкспорт (НЛЭ)	165 132	138 564	26 568	19,2	
Новороссийский морской торговый порт (НМТП)	11 261	652	10 609	1 627,1	
Всего порт Новороссийск	415 957	369 530	46 427	12,6	

— по данным участников рынка

УГОЛЬ/МЕТАЛЛЫ/УДОБРЕНИЯ/ЗЕРНО/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Среднесуточная погрузка сохраняется на низком уровне

Погрузка РЖД вышла на плато

Погрузка на сети РЖД в сентябре составила 3,15 млн т/сут. (94,5 млн т), снизившись на 6,3% по сравнению с сентябрём 2023 г., но не изменилась относительно предыдущего месяца, по данным компании. Среднесуточная погрузка по итогам сентября оказалась в четверке худших результатов в 2023–2024 гг. Относительно августа сократилась отправка большинства основных сухих грузов, за исключением зерна и леса.

По сравнению с аналогичным периодом прошлого года снижение зафиксировано во всех сегментах, кроме железной руды.

Проблемы с движением на сети сохраняются. Участники рынка грузопревозок сообщают о большом количестве брошенных поездов в европейской части России, за исключением полигона Северо-Кавказской железной дороги, а также об участившихся случаях объявления логических контролей — когда РЖД ограничивает движение поездов на том или ином участке из-за ограниченных возможностей инфраструктуры.

Экспорт угля ускоренно снижается

Погрузка угля на сети российских железных дорог в сентябре сократилась относительно августа незначительно: на 0,6%, до 850 тыс. т/сут. (25,5 млн т). Отмечается перенаправление грузопотока с внешних рынков на внутренний: экспорт уменьшился по сравнению с предыдущим месяцем на 6,6%, до 442,7 тыс. т/сут. (13,3 млн т), тогда как поставки отечественным потребителям выросли на 4,8%, до 400,9 тыс. т/сут. (12 млн т), ввиду подготовки к отопительному сезону, по данным экспедиторов.

Снижение экспорта ускорилось по сравнению с 1,2% в августе. Это было связано с ограничениями на железнодорожных маршрутах в порты Ленинградской области, обусловленными большим объемом ремонтов на инфраструктуре и нехваткой локомотивных бригад, по информации участников рынка. В результате экспорт угля в направлении портов Балтийского бассейна резко уменьшился — на 41,5%, до 66,1 тыс. т/сут. (2 млн т). Сокращение затронуло почти всех грузоотправителей. В частности, «Кузбассразрезуголь» (КРУ) отправил на северо-запад 597 тыс. т продукции, или на 730,6 тыс. т меньше, чем в августе. Кроме того, почти на 300 тыс. т, до 832,9 тыс. т, снизилась погрузка из ресурсов компании «Сибантрацит», добывающей уголь в Новосибирской и Кемеровской областях.

Погрузка основных сухих грузов на сети РЖД						млн т
Груз	сент. 24	± авг. 24	± авг. 24, %	± сент. 23	± сент. 23, %	
Каменный уголь	25,5	-1,0	-3,8	-2,0	-7,3	
Строительные грузы	9,4	-0,6	-6,0	-1,7	-15,3	
Руда железная и марганцевая	8,7	-0,4	-4,4	0,1	1,2	
Химические и минеральные удобрения	5,2	-0,4	-7,1	-0,1	-1,9	
Черные металлы	4,4	-0,5	-10,2	-1,3	-22,8	
Зерно	2,6	0,3	13,0	-0,3	-10,3	
Лесные грузы	2,0	0,0	0,0	-0,1	-4,8	
Лом черных металлов	0,9	-0,1	-10,0	-0,5	-35,7	

— по данным РЖД

УГОЛЬ/МЕТАЛЛЫ/УДОБРЕНИЯ/ЗЕРНО/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Экспорт угля в направлении станций Приморья, напротив, продолжил увеличиваться — на 9,6%, до 214,3 тыс. т/сут. (6,4 млн т), но отправки в Ванино (Хабаровский край) уменьшились на 14%, до 59,3 тыс. т/сут. (1,8 млн т).

С учетом трудностей с отгрузками в Усть-Лугу (Ленинградская обл.) некоторые поставщики угля частично перенаправили объемы на юг. Так, КРУ нарастил поставки в Тамань и Туапсе (оба — в Краснодарском крае) на 231 тыс. т, до 357,7 тыс. т. «Кийзасский» увеличил отгрузки в Новороссийск и порт Кавказ (оба — в Краснодарском крае) на 35 тыс. т, до 49,6 тыс. т.

В целом экспорт угля на южном направлении в сентябре начал восстанавливаться, чему, кроме трудностей на северо-западе, способствовало улучшение движения после завершения высокого курортного сезона и сокращения числа пассажирских поездов на этом направлении. Поставки угля на станции Краснодарского края выросли на 33,7%, до 42,1 тыс. т/сут. (1,3 млн т).

Рентабельность экспорта угля на западе в сентябре продолжила расти ввиду увеличения цен на твердое топливо. Так, нетбэк при поставках кузбасского продукта калорийностью от 6 000 ккал/кг вырос на 11,8%, до \$30,13/т (fca Кузбасс), а через Усть-Лугу — на 7,4%, до \$29,46/т (fca Кузбасс), по расчетам Argus. Подорожание было связано с активизацией спроса на уголь в условиях подготовки к отопительному сезону, а также с нехваткой объемов из-за затрудненного движения. На восточном направлении, напротив, наблюдалось незначительное снижение нетбэка на 7,9%, до \$34,93/т (fca Кузбасс), из-за ослабления спроса на российское твердое топливо в странах Азии.

Погрузка на сети РЖД			млн т	Среднесуточная погрузка на сети РЖД			млн т
Месяц	± к предыдущему месяцу, %	± к аналогичному месяцу предыдущего года, %		Месяц	± к предыдущему месяцу, %	± к аналогичному месяцу предыдущего года, %	
Сент. 24	94,5	-3,1	-6,3	Сент. 24	3,15	0,0	-6,3
Авг. 24	97,5	0,1	-6,0	Авг. 24	3,15	0,3	-6,0
Июль 24	97,4	-0,9	-5,6	Июль 24	3,14	-4,3	-5,6
Июнь 24	98,3	-5,8	-3,0	Июнь 24	3,28	-2,7	-3,0
Май 24	104,4	2,7	-2,1	Май 24	3,37	-0,6	-2,1
Апр. 24	101,7	-3,4	-3,6	Апр. 24	3,39	-0,3	-3,6
Март 24	105,3	9,8	-3,5	Март 24	3,40	2,7	-3,5
Февр. 24	95,9	1,2	-1,4	Февр. 24	3,31	8,2	-4,6
Янв. 24	94,8	-5,9	-4,3	Янв. 24	3,06	-5,9	-4,3
Дек. 23	100,7	-0,8	-1,9	Дек. 23	3,25	-3,9	-1,9
Нояб. 23	101,5	1,7	-1,9	Нояб. 23	3,38	1,5	-1,9
Окт. 23	103,3	2,4	-3,4	Окт. 23	3,33	-0,9	-3,5
Сент. 23	100,9	-2,7	0,2	Сент. 23	3,36	0,3	0,0
Авг. 23	103,7	0,6	0,1	Авг. 23	3,35	0,6	0,0
Июль 23	103,1	1,7	1,0	Июль 23	3,33	-1,5	1,2
Июнь 23	101,4	-5,0	1,4	Июнь 23	3,38	-1,7	1,5
Май 23	106,7	1,1	2,0	Май 23	3,44	-2,3	2,1
Апр. 23	105,5	-3,3	3,1	Апр. 23	3,52	0,0	3,2
Март 23	109,1	12,2	2,3	Март 23	3,52	1,4	2,3
Февр. 23	97,2	-2,0	0,2	Февр. 23	3,47	8,4	0,0
Янв. 23	99,2	-3,4	-4,8	Янв. 23	3,20	-3,3	-4,8

— по данным РЖД

— по данным РЖД

УГОЛЬ/МЕТАЛЛЫ/УДОБРЕНИЯ/ЗЕРНО/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Погрузка металлов снизилась

Поставки *железной и марганцевой руды* в прошлом месяце также уменьшились – на 1,2%, до 290 тыс. т/сут. (8,7 млн т). Впрочем, результат на 1,2% выше, чем годом ранее. Отгрузки продукции на внутренний рынок сократил в прошлом месяце Стойленский ГОК (Белгородская обл.), принадлежащий Новолипецкому металлургическому комбинату (НЛМК), – на 6,3%, до 2,1 млн т, по данным экспедиторов. Снизил объем поставок руды и Михайловский ГОК (Курская обл.) холдинга «Металлоинвест» – на 5,8%, до 1 млн т. Такая динамика связана с сокращением выплавки черных металлов на предприятиях этих компаний.

В частности, НЛМК уменьшил отгрузки металлов на 13%, до 901,5 тыс. т, а Магнитогорский металлургический комбинат, куда отгружает продукцию Михайловский ГОК, – на 9%, до 513 тыс. т. Сокращение производства вызвано снижением объемов потребления металла в стране, а также невысокими ценами на мировом рынке, пояснили участники рынка. В России уменьшается потребление со стороны строителей, а также торговых компаний, которые в условиях высокой ключевой ставки Центрального банка России (ЦБР) и дорогих кредитов отказываются от новых проектов и от пополнения складов. Впрочем, в машиностроительном комплексе спрос остается стабильным.

Экспорт черных металлов оставался малопривлекательным для российских производителей ввиду низких цен на сталь, но в конце сентября конъюнктура рынка начала улучшаться ввиду объявленных Китаем мер по стимулированию строительной отрасли. В частности, Народный банк Китая анонсировал снижение ставки и размера первоначального взноса по ипотеке, а также нормы резервирования для банков, что должно увеличить объем свободных средств и укрепить платежеспособный спрос. Китайское правительство планирует также меры по стимулированию выдачи инфраструктурных кредитов, что может повлиять на рост потребления металлов, сообщил эксперт в отрасли.

Удорожанию металлургической продукции в конце сентября также способствовала праздничная «Золотая неделя» с 1 по 7 октября. «Металлургические и прочие предприятия создавали запасы сырья и продукции на эту неделю, пока банки не будут работать», – сообщил источник. Несколько долгосрочным будет рост спроса в стране, станет понятно уже в октябре.

Повышение цен на черные металлы в Азии может послужить стимулом к экспорту для некоторых российских предприятий, в частности Западно-Сибирского металлургического завода (Кемеровская обл.) «Евраза», который снизил поставки на внешний рынок в сентябре на 12,7%, до 153 тыс. т, а внутри страны – на 41,6%, до 106,6 тыс. т.

Средние цены на сталь и руду в Китае в сентябре продолжили уменьшаться относительно августа, но в начале октября выросли на 11–13% по сравнению с уровнем месячной давности. Стоимость горячекатанных стальных рулонов в начале октября составила \$509/т (fob Тяньцзинь), а цена на железную руду с содержанием металла 62% – \$109,35/т (cfr Циндао), по данным Argus.

Перевозки *черных металлов* по железной дороге в сентябре составили 4,4 млн т (147 тыс. т/сут.), на 7,2% меньше, чем в августе, по данным РЖД.

Цены на сталь в России пока остаются без существенной динамики – горячекатаные рулоны можно приобрести по 60 000–65 000 руб./т (exw) без НДС, как и месяцем ранее, по данным участников рынка.

УГОЛЬ/МЕТАЛЛЫ/УДОБРЕНИЯ/ЗЕРНО/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Объем перевозок **лома черных металлов** по сети российских железных дорог составил по итогам сентября 30 тыс. т/сут. (0,9 млн т), что на 35,7% ниже, чем в сентябре 2023 г., и на 7,1% меньше, чем месяцем ранее.

Погрузка в этом сегменте продолжает сокращаться в условиях высокой стоимости транспортных затрат на железной дороге, что способствует переходу грузов на автотранспорт. На сокращение объемов влияют пониженная доступность полувагонов и общая ухудшающаяся ситуация в сегменте черной металлургии.

Погрузка удобрений сезонно снизилась

Объем железнодорожной транспортировки **химических и минеральных удобрений** уменьшился впервые за много месяцев: на 1,9% относительно сентября 2023 г., а относительно августа – на 4,1%, составив 173,3 тыс. т/сут. (5,2 млн т).

Впрочем, участники рынка считают, что снижение связано исключительно с сезонностью внутри страны и восстановление объемов произойдет в ближайшие месяцы. «Относительно экспорта ситуация остается позитивной, ждем роста отгрузок», – отметил источник в транспортной компании. В частности, производитель удобрений «Уралкалий» заключил контракт с индийскими потребителями о поставке до конца года 600 тыс. т хлористого калия. В начале октября стоимость продукта в гранулах составила \$238,50/т (fob Балтийское/Черное море), по данным Argus.

В настоящее время минеральные удобрения находятся в «третьей очереди» в рамках Временных правил определения очередности перевозок грузов, определяемой указами, распоряжениями и поручениями президента России, вместе с нефтепродуктами и экспортом угля в восточном направлении. С 1 января 2025 г. в силу *вступит* новая редакция Правил недискриминационного доступа (ПНД) перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, грузоотправителей к услуге по перевозке грузов железнодорожным транспортом общего пользования, которая заменит Временные правила. При отсутствии дополнительных нормативных актов с вступлением в силу ПНД в «третьей очереди» останется только твердое топливо. «Лоббисты из числа производителей удобрений и нефтеналивной продукции изыщут возможность сохранить позиции и в будущем году», – полагает участник транспортного рынка.

Первые признаки этого уже есть: вице-премьер Дмитрий Патрушев в сентябре дал ряд поручений по итогам расширенного заседания по вопросу производства и регулирования оборота минеральных удобрений. В частности, «в целях обеспечения бесперебойных поставок аграриям» Минтрансу совместно с РЖД, Федеральной антимонопольной службой и Минпромторгом поручено «проработать возможность повышения приоритетности перевозок удобрений на постоянной основе».

Погрузка **зерна** в сентябре выросла на 16,8%, до 87 тыс. т/сут. (2,6 млн т), по данным РЖД. Такой динамике способствует начало активных отгрузок нового урожая. Поставки внутри страны увеличились в меньшей степени – на 2,9%, до 577 тыс. т, тогда как экспорт вырос сразу на 26,2%, до 2,2 млн т, по данным экспедиторов. Вывоз за рубеж пшеницы вырос в сентябре на 23% по сравнению с августом, до 1,9 млн т, а ячменя – в 2,3 раза, до 135 тыс. т.

УГОЛЬ/МЕТАЛЛЫ/УДОБРЕНИЯ/ЗЕРНО/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

В октябре рост погрузки продолжился, и из-за высокого спроса отмечается нехватка хопперов-зерновозов, что *поддержало* ставки их аренды, сообщил источник в российской транспортной компании.

Перевозки зерновых остаются выше средних многолетних значений, но ниже рекордного уровня прошлого года — на 10,3%. Урожай зерна в текущем году ниже, чем в прошлом, поэтому совокупные поставки на мировой рынок всеми видами транспорта уменьшились в сентябре на четверть по сравнению с уровнем прошлого года, до 5,76 млн т, по данным Российского зернового союза.

В Западной Сибири сбор урожая завершен, и в некоторых регионах качество зерна ниже, чем обычно, из-за дождей, сообщают в транспортных компаниях. Нестабильная и дождливая погода наблюдалась, в частности, в Алтайском крае и Новосибирской области.

Средняя цена на российскую пшеницу в прошлом месяце составила \$218,37/т (fob Новороссийск) по сравнению с \$219,26/т месяцем ранее, по данным Argus. Но в начале октября стоимость повысилась до \$227/т.

Стройматериалы уходят на автотранспорт

После незначительного роста на 1% в августе погрузка *строительных грузов* вновь стала снижаться, сократившись в сентябре на 2,9%, до 313 тыс. т/сут. (9,4 млн т), без учета перевозок в контейнерах. Уменьшение перевозок в сегменте вызвано ослаблением спроса в отрасли ввиду роста ключевой ставки ЦБР, дорожания кредитов и ужесточения требований к ипотечным заемщикам. Кроме того, поставщики все чаще предпочитают пользоваться услугами автоперевозчиков, что позволяет лучше прогнозировать сроки доставки, сообщают в транспортных компаниях.

Контейнерные перевозки строительных материалов также снизились — на 2%, до 240 тыс. т, по данным экспедиторов. Перевозки цемента в прошлом месяце продолжали сокращаться — на 5,3%, до 73 тыс. т/сут., по данным РЖД.

«Позитивных факторов мы не видим, а все негативные продолжают действовать. В IV квартале может наблюдаться рост перевозок — поставщики будут пытаться создать запасы до повышения грузового тарифа РЖД», — полагает источник в российской транспортной компании, управляющей парком крытых вагонов. Учитывая низкую грузовую базу, операторам придется частично компенсировать повышение тарифов за счет своей маржи — рост цен будет расти на пару кварталов, добавил собеседник.

Перевозки леса выросли

Погрузка *леса* в сентябре увеличилась на 3,3%, до 66,7 тыс. т/сут. (2 млн т), без учета перевозки в контейнерах. Поставки такой продукции в ящиках выросли более существенно — на 12,8%, до 18,7 тыс. т/сут, по данным РЖД. (562 тыс. т), по данным экспедиторов. Увеличивались отправки как отечественным потребителям, так и на экспорт. Отгрузки круглых лесоматериалов в России выросли на 3,8%, до 1,2 млн т, а общий общем перевозок лесных грузов внутри страны — на 3,7%, до 1,5 млн т.

УГОЛЬ/МЕТАЛЛЫ/УДОБРЕНИЯ/ЗЕРНО/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

«Увеличение по сравнению с августом обусловлено теплой и сухой погодой, что позволило продлить летний сезон заготовки древесины и стабильные поставки на перерабатывающие предприятия, — сообщил источник в транспортной компании. — В августе наблюдалось резкое снижение экспорта круглого леса в Китай, в сентябре объемы немного восстановились. Увеличился экспорт древесных плит в страны Центральной Азии».

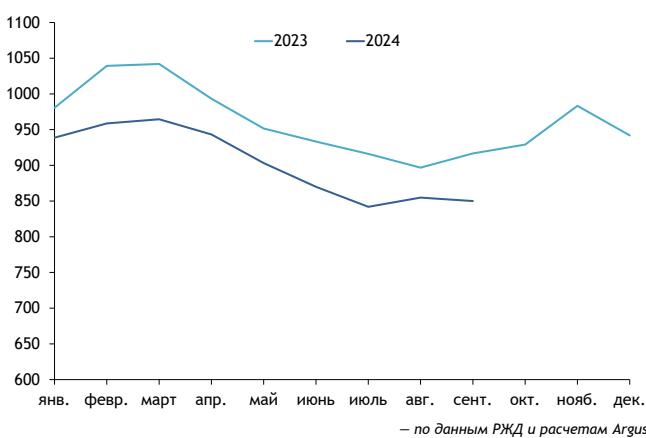
Кроме того, в прошлом месяце РЖД лучше согласовывала заявки на отгрузку. «У нас погрузка в целом растет последние месяцы, и в сентябре ситуация не поменялась», — отметили в транспортной компании.

Экспорт в сентябре был поддержан ростом отгрузок пиломатериалов на 4%, до 813 тыс. т, а также ДСП — на 25,7%, до 112 тыс. т. Росту способствует сезонное усиление спроса в Азии и повышение цен. «После летних дождей и жары спрос обычно восстанавливается. Цены на пиломатериалы в Китае повысились за месяц на \$5–10/т», — рассказал источник в российской лесопромышленной компании. Пиломатериалы из российской ели толщиной 25–50 мм в конце сентября продавалась на этом рынке по \$250/т (cif Китай), а из сосны — на \$5/т дороже, по данным участников рынка.

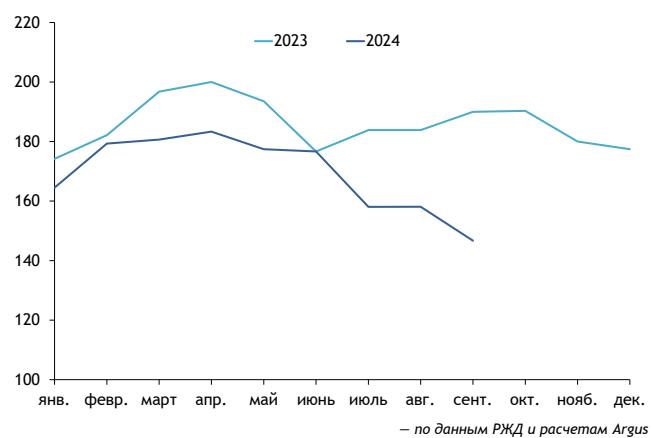
Тем не менее экспорт лесных грузов остается ниже прошлогоднего уровня примерно на 5%, что связано как с более слабым спросом в Китае, так и с уходом продукции на другие виды транспорта, в частности на автомобильный. Конкуренцию на рынках Центральной Азии российским поставщикам составляют также белорусские производители.

УГОЛЬ/МЕТАЛЛЫ/УДОБРЕНИЯ/ЗЕРНО/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Среднесуточная погрузка каменного угля на сети РЖД



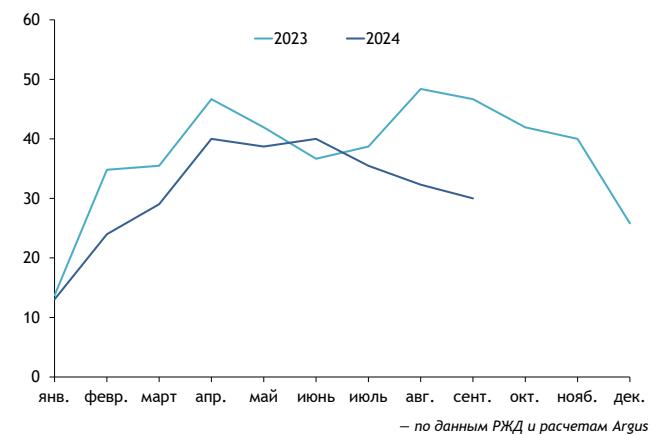
Среднесуточная погрузка черных металлов на сети РЖД



Среднесуточная погрузка руды железной и марганцевой на сети РЖД тыс. т/сум.

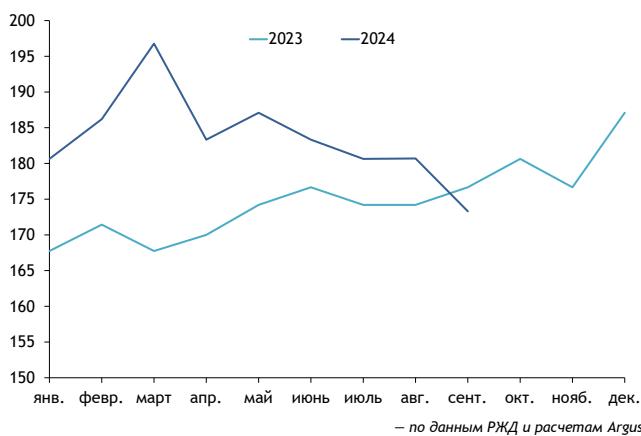


Среднесуточная погрузка лома черных металлов на сети РЖД

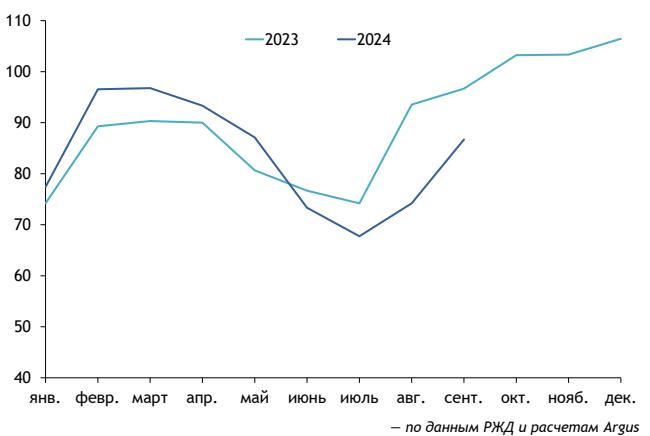


УГОЛЬ/МЕТАЛЛЫ/УДОБРЕНИЯ/ЗЕРНО/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

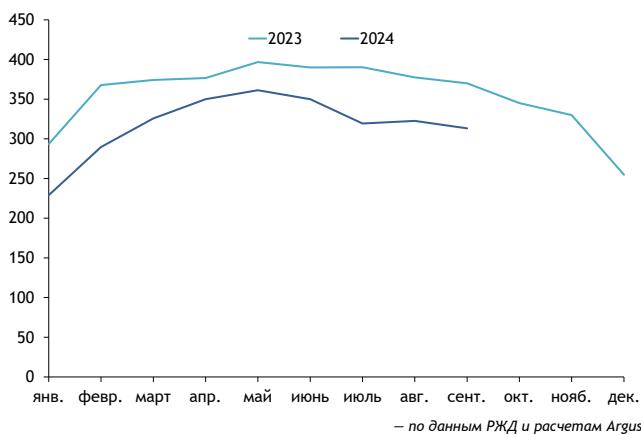
Среднесуточная погрузка химических и минеральных удобрений на сети РЖД тыс. т/сум.



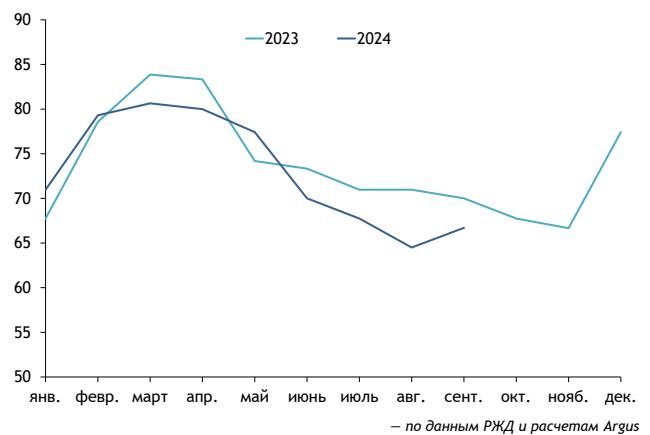
Среднесуточная погрузка зерна на сети РЖД тыс. т/сум.



Среднесуточная погрузка строительных грузов на сети РЖД тыс. т/сум.



Среднесуточная погрузка лесных грузов на сети РЖД тыс. т/сум.



ИНФРАСТРУКТУРА/ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Сокращение погрузки угля оказывает давление на ставки аренды парка

Аренда полувагонов подешевела

Рост цен на рынке аренды типовых и инновационных полувагонов, наблюдавшийся много месяцев, сменился снижением в октябре из-за сокращения погрузки и тяжелой ситуации у грузоотправителей в угольной и металлургической промышленности. Стоимость перевозки угля на экспорт в октябре также немного уменьшилась.

Ставки аренды типовых полувагонов в краткосрочных контрактах в России в октябре снизились на 20 руб./сут., до 2 840–3 010 руб./сут. без НДС. Участники рынка сообщили об уменьшении цен ввиду низкой погрузки угля, металлургических и строительных грузов.

Сокращению погрузки угля способствуют как ограничения на железной дороге, так и санкции против российских производителей. В частности, в настоящее время отечественное топливо поступает в Японию только по ранее заключенным долгосрочным контактам, а на Тайване остался только один потребитель — промышленная группа Formosa. Ограничения действуют и в Южной Корее, где российский уголь официально могут приобретать только частные предприятия. Слабый спрос на твердое топливо в Китае оказывает общее давление на цены в Азии. Это связано как с высокими запасами энергетического угля, так и с кризисом в металлургической отрасли. Поставки в Индию, еще один крупный рынок сбыта российского угля, остаются малопривлекательными из-за низких цен и дорогой доставки, отмечают трейдеры.

В результате средняя стоимость российского коксующегося угля марок Ж (жирный) и ГЖ (газовый жирный) снизилась в сентябре на 3,6% относительно предыдущего месяца, до \$127,66/т (fob Восточный), а энергетического калорийностью от 6 000 ккал/кг — на 4,2%, до \$106,15/т (fob Восточный), по данным Argus. Снижение цен на металлургический уголь в Индии было более существенным: средняя цена в прошлом месяце составила \$167,67/т (cfr Индия), или на 12,8% меньше, чем в августе. Стоимость руды и металла (горячекатаный прокат) также снизилась — на 5%, до \$93,92/т (cfr Циндао), и на 2,2%, до \$454,67/т (fob Тяньцзинь) соответственно.

Ставки аренды подвижного состава в России	руб./сут. без НДС	
	окт.	сент.
Полувагоны, 69 т (уголь, спот)	2840–3010	2870–3020
Полувагоны, 69 т (уголь, долгосрочные контракты)	2750–2870	2830–2980
Полувагоны, 75 т (уголь, спот)	3290–3460	3360–3580
Полувагоны (мин. удобрения, сера)	2750–3200	2750–3200
Хопперы-минераловозы	2300–3500	2300–3500
Хопперы-зерновозы	4220–4660	3880–4290
Крытые вагоны, 138 м ³	2620–2710	2630–2740
Крытые вагоны, 158 м ³	2750–2890	2780–2920
40-футовые фитинговые платформы	1580–1630	1580–1630
60-футовые фитинговые платформы	1250–1330	1250–1330
80-футовые фитинговые платформы	2770–2870	2710–2830

Ставка оперирования подвижным составом в России	руб./сут. без НДС	
	окт.	сент.
Полувагоны, 69 т (уголь)	2870–3050	2860–3070

методика формирования ставок аренды и привлечения вагонов — на сайте <https://www.argusmedia.com/ru/methodology/methodology-listing>

ИНФРАСТРУКТУРА/ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Дальнейшему уменьшению погрузки строительных грузов будут способствовать завершение сезона, а также перенос крупных государственных строек на следующие годы, полагают участники рынка. Погрузка металлов и руды сокращается в связи с ослаблением спроса внутри страны и за рубежом, а также из-за санкций. В частности, летом были введены ограничения в отношении предприятий, входящих в группу «Норникель», что может привести к сокращению отгрузок железной руды с Быстринского ГОКа (Забайкальский край).

Погрузка сухих грузов на сети РЖД продолжала уменьшаться в сентябре. В частности, было перевезено 25,5 млн т угля, на 0,6% меньше, чем в августе (здесь и далее динамика погрузки дана в среднесуточном выражении), по данным госкомпании. Поставки внутри страны выросли на 4,8%, до 12 млн т, а на экспорт — на 6,6%, до 13,3 млн т, по данным экспедиторов. Более заметное снижение экспорта по сравнению с 1,2% месяцем ранее объясняется прежде всего падением отгрузок на северо-западном направлении — вывоз через морские терминалы Ленинградской области сократился сразу на 41,5%, до 2 млн т, что связано с ограничениями со стороны РЖД. В то же время экспорт угля через припортовые станции Краснодарского и Приморского краев вырос.

Перевозки строительных грузов снизились в сентябре на 6%, до 11,1 млн т, железной и марганцевой руды — на 1,2%, до 8,7 млн т, а черных металлов — на 7,2%, до 4,4 млн т, по данным РЖД.

Цены на *аренду типовых полуwagonов сроком на один год* уменьшились в октябре более существенно — на 95 руб./сут. по сравнению с сентябрем, до 2 750–2 870 руб./сут. без НДС. В предыдущие месяцы долгосрочные ставки увеличивались ввиду подорожания вагонов, повышения ключевой ставки Центрального банка России (ЦБР), а также общего дефицита подвижного состава, вызванного затрудненным движением по сети и увеличением оборота. В текущем же месяце основное влияние оказало ослабление спроса со стороны грузоотправителей. «Клиенты просто не могут платить столько, сколько раньше», — сообщили в одной из компаний.

Кроме того, в последние месяцы цены на новые вагоны начали снижаться. Если в начале года за новый типовой полуwagon нередко просили 7 млн руб. без НДС, то сейчас — около 5,5 млн руб. без НДС, по данным участников рынка.

Аренда инновационного парка на спотовом рынке также подешевела — на 95 руб./сут., до 3 290–3 460 руб./сут. без НДС. Сроком на год полуwagonы повышенной грузоподъемности можно арендовать в октябре по 3 170–3 410 руб./сут. без НДС. Спрос на такие вагоны может вырасти, если будет принято решение ограничить погрузку в типовые вагоны в направлении станций Восточного полигона, объединяющего Красноярскую, Восточно-Сибирскую, Забайкальскую и Дальневосточную железные дороги, — некоторые участники рынка ожидают такого развития событий в начале 2025 г.

Движение по сети остается затрудненным, а наибольшие сложности в сентябре наблюдались на северо-западном направлении. Так, источник в угольной отрасли сообщил, что его компания оказалась в трудной ситуации: «Мы не поставляем уголь на восток, поэтому не можем компенсировать снижение на западе. Судно стоит, ждет загрузки, а грузить нечем», — сетует источник.

ИНФРАСТРУКТУРА/ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Некоторые источники сообщили, что в конце сентября прекращалась отгрузка угля на запад со станций Красноярской железной дороги. Вместо Усть-Луги (Ленинградская обл.) некоторые компании перенаправили объемы в Тамань (Краснодарский край), а некоторые — в Мурманск, по данным источников в транспортных и угольных компаниях. В частности, «Кузбассразрезуголь» сократил поставки на северо-запад на 53,5%, до 597 тыс. т, но увеличил на юг почти в три раза, до 358 тыс. т, по данным экспедиторов.

Наблюдаются задержки в движении в европейской части России, от Урала до портов юга и северо-запада, однако отгрузки к портам Черного моря в прошлом месяце начали восстанавливаться. Экспорт угля в направлении станций Краснодарского края вырос на треть, до 1,3 млн т. Особенные сложности наблюдаются в движении порожних вагонов.

Причинами ограничений на железной дороге являются ремонтные работы на инфраструктуре, а также нехватка локомотивных бригад. «Из-за переработок и низких зарплат многие поувольнялись, нагрузка на оставшиеся бригады увеличивается», — сообщили в одной компании. В текущем году объем локомотивного парка, обеспеченного бригадами, сократился примерно на 400 машин, что сопоставимо с общим объемом строительства магистральных локомотивов в 2024 г., по подсчетам эксперта в транспортной компании.

Стоимость перевозки угля в октябре снизилась ввиду уменьшения погрузки и неблагоприятной конъюнктуры угольного рынка. Так, ставка предоставления полуваагона на технический рейс по маршруту из Кузбасса в Находку (Приморский край) уменьшилась на 1 750 руб./вагон, до 149 500–155 000 руб./вагон без НДС. Некоторые компании дают скидки в размере 5 000–7 000 руб./вагон, чтобы привлечь клиентов. Восточное направление становится привлекательным для транспортных компаний из-за трудностей с движением в западных регионах. Кроме того, многие операторы могут найти на востоке обратную загрузку — крупнотоннажные контейнеры или глиномез.

Ставка техрейса из Кузбасса в Тамань снизилась более существенно — на 3 000 руб./вагон, до 125 000–131 500 руб./вагон без НДС. Ситуация с движением на этом направлении улучшилась по завершении высокого курортного сезона и снижения интенсивности пассажирских перевозок. В то же время снизились цены на перевозку и в направлении Усть-Луги — на 1 250 руб./вагон, до 118 000–123 000 руб./вагон без НДС.

Ставка оперирования типовым полуваагоном в краткосрочных контрактах в октябре почти не изменилась, снизившись лишь на 5 руб./сут., до 2 870–3 050 руб./сут. без НДС. В дальнейшем цена может снизиться более существенно в случае, если операторам придется компенсировать грядущее повышение тарифов РЖД. «Мы, конечно, будем пытаться полностью переложить расходы на грузоотправителей, но есть вероятность, что 30–50% повышения придется перенести в собственные расходы», — сообщил источник в крупной операторской компании.

Прогноз Минэкономразвития предполагает рост грузового тарифа с 1 января 2025 г. на 13,8% (без учета целевых надбавок), РЖД предлагает общее повышение тарифа на 17,2–22,7%, по данным участников рынка.

ИНФРАСТРУКТУРА/ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Аренда крытых вагонов продолжает дешеветь

Снижение ставок аренды крытых вагонов в октябре продолжилось. В сегменте **158-кубового парка** цены снизились относительно предыдущего месяца на 1,1%, до 2 750–2 890 руб./сут. без НДС, а аренда **вагонов кубатурой 138 м³** подешевела на 0,8%, до 2 620–2 710 руб./сут. без НДС. Темпы уменьшения ставок замедлились – в октябре они составили 2,7% и 1,5% соответственно, однако участники рынка ждут продолжения снижения цен в ближайшие месяцы.

Один из арендаторов объясняет сокращение ставок связанностью крытых вагонов с полувагонами. «Избыток в обоих сегментах часто появляется synchronно», – сообщил он.

Представитель рынка оперирования отметил уменьшение средней длины рейса крытых вагонов, так как РЖД согласовывает все меньше заявок ГУ-12 на перевозку грузов в таком подвижном составе на Дальний Восток. «Едут грузы из третьей очереди и контейнеры. Сократилась средняя длина маршрута, ускорилась оборачиваемость, а объемы списания и строительства особо не менялись, в итоге потребный парк немного сократился, появились свободные вагоны», – пояснил ситуацию собеседник.

Еще один оператор отметил уменьшение грузовой базы почти во всех значимых для сегмента отраслях. «Сахар может добавить объемов к предыдущему месяцу, но снижение к прошлому году составит примерно 10%, а перевозки стройматериалов сократятся на 7–8%. Муки предлагают мало, цветных металлов тоже. Для цемента завершается сезон. По экспортным отправкам бумаги выявили некондицию, в Китае недовольны качеством товара. В итоге партия будет поставлена, но позже», – сообщил источник.

Некоторые затруднения испытывают и отправители лесных грузов: активизировались конкуренты из Белоруссии, которые отправляют продукцию на российский рынок и в Среднюю Азию, по информации участников рынка.

Определенные надежды участники рынка связывали со стартом сельскохозяйственного сезона, однако и зерна, и муки перевозится меньше, чем в прошлом году. В Центральной России невысокий урожай, в Сибири – низкое качество зерна, сообщил один из операторов. Вместе с тем хороший урожай выдался в Казахстане, что негативно повлияет на объемы экспорта в эту страну.

Близится к завершению строительный сезон. «Ожидаем в ноябре – декабре массового пересмотра цен. У операторов, которые брали парк по 6,3 млн руб. без НДС и выше, доходность должна быть по крайней мере 3 500–3 800 руб./сут. Есть ощущение, что зимой может начаться распродажа парка», – полагает источник на операторском рынке.

Объемы изъятий парка под государственные перевозки давно стабилизировались, и на баланс спроса-предложения не влияют, по данным участников рынка.

ИНФРАСТРУКТУРА/ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Спрос на длиннобазные платформы укрепляется

Стоимость аренды **80-футовых фитинговых платформ** в России в октябре увеличилась до 2 770–2 870 руб./сут. без НДС, что на 1,8% больше, чем месяцем ранее. Темпы роста цен в сегменте немного ускорились, месяцем ранее они составили 1,2%. Участники рынка контейнерных перевозок отмечают укрепление спроса на длиннобазные вагоны.

Ставки аренды **40- и 60-футовых фитинговых платформ** составили 1 580–1 630 руб./сут. без НДС и 1 250–1 330 руб./сут. без НДС соответственно, как и месяцем ранее.

Дефицит парка ощущается, но увеличением ставок аренды его не преодолеть – свободных вагонов просто нет, сообщил один из крупных собственников фитинговых платформ. «Нам, к примеру, не хватает 2 тыс. единиц. Производство снизилось. Мне предлагали законтрактоваться по 5,6 млн руб. без НДС за 80-футовую платформу, но с постройкой в 2025 г., здесь и сейчас перехватить парк не получается. Сейчас клиенты переваривают информацию относительно повышения грузового тарифа РЖД, пытаются пересчитать свои издержки», – отметил источник.

Другой оператор сообщил, что на малые партии парка вагоностроители предлагают «совсем другие цены». По его информации, спрос на 80-футовые платформы укрепляется, и цены при заказе в октябре выросли относительно предыдущего месяца в среднем на 330 тыс. руб., до примерно 6,8 млн руб. без НДС.

Участники рынка ожидают дальнейшего повышения цен в сегменте, отмечая увеличение импорта контейнерных грузов, а также транзита ящиков через Казахстан. Поддержку ставкам аренды оказывает также плохое движение по сети РЖД – фиксируются случаи бросания поездов в процессе перевозки на две недели и более. Также оказывают влияние высокая ключевая ставка ЦБР и ожидаемая индексация грузового тарифа (см. «Argus Логистика сухих грузов», 24 сент. 2024 г., стр. 1–3).

На оперативных совещаниях в Минтрансе контейнерные операторы продолжают настаивать на добавлении трех дополнительных экспортных поездов в направлении дальневосточных портов, чтобы сократить дефицит фитинговых платформ в Приморье, однако это предложение пока не находит понимания у чиновников, рассказал источник на рынке грузоперевозок.

«Уже были случаи отправления контейнеров на восток – как универсальных, так и танков – автомобилями. Одна отправка обходится примерно в 700 000–800 000 руб., но в некоторых случаях это выходит дешевле, чем стоять в поезде. Бывает, что погруженный поезд еще не отправился, а срок доставки, зафиксированный в договорах, уже прошел, что грозит штрафными санкциями», – рассказал собеседник.

ИНФРАСТРУКТУРА/ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Ставки аренды зерновозов растут

Аренда хопперов-зерновозов в новом сельскохозяйственном сезоне продолжает дорожать: в октябре цены увеличились относительно предыдущего месяца на 8,7%, до 4 220–4 660 руб./сут. без НДС. Месяцем ранее темпы роста ставок составили 8,2%. Участники рынка перевозок сельхозпродукции отмечают в целом сохранение проблем с движением на сети РЖД, но вместе с тем — некоторое улучшение ситуации на юге страны.

Один из операторов, вывозивший зерно в сентябре в Новороссийск и Ейск (оба — в Краснодарском крае), сообщил, что осенью ситуация на Северо-Кавказской железной дороге (СКЖД) улучшилась, поезда не бросались по ходу движения. Один из операторов полагает, что текущее улучшение движения на юге обусловлено низкими объемами отправки угля в Тамань и, как следствие, наличием свободных инфраструктурных мощностей и тяговых ресурсов.

Цены на зерно остаются довольно стабильными. Пшеница в сентябре обходилась в среднем в \$218,37/т (fob Новороссийск) по сравнению с \$219,26/т месяцем ранее (снижение на 0,4%), по данным Argus.

В то же время сохраняются затруднения за пределами СКЖД. «Поезда с Юго-Восточной магистралью [ЮВЖД] принимают не сразу, а на четвертый-пятый день при подаче заявок на перевозку ГУ-12 в рамках суточного клиентского плана погрузки. На ЮВЖД вводится нормирование парка зерновозов: за каждым оператором закрепляется суточная норма по количеству вагонов, находящихся на магистрали в зависимости от объемов согласованных заявок ГУ-12 в целом и в частности — назначением на ЮВЖД. В РЖД сообщили, что эта практика со временем распространится и на другие железные дороги», — рассказал источник.

На Приволжской, Горьковской и Куйбышевской дорогах постоянно вводятся логические контроли — процедура РЖД, ограничивающая движение грузов сверх возможностей инфраструктуры на том или ином участке, — по информации участников рынка. «Ситуация продолжает ухудшаться на востоке: на Свердловской железной дороге при отправках в сторону Западно-Сибирской магистрали поезда бросаются прямо на перегонах. Кроме того, РЖД вводит ограничение по направлению вагонов в ремонт — объем отправок парка в депо теперь будет автоматически ограничиваться перерабатывающими способностями этих депо», — сообщил участник рынка.

Для отправителей из Сибирского федерального округа (СФО) субсидии на перевозку уже согласовываются, но объемы поставок пока сдержаные. «Есть информация, что качество урожая пшеницы в СФО в этом сезоне получилось ниже, чем обычно. Хотя наши контрагенты пока о таких проблемах не заявляли, но погода была нестабильная, то дожди, то засуха. Пока видим борьбу между аграриями, которые хотят больше денег, и переработчиками, которые хотят поменьше заплатить», — рассказал собеседник.

Представитель рынка оперирования также отмечает улучшение движения на подходах к портам Балтийского бассейна — Высоцку (Ленинградская обл.) и Санкт-Петербургу. «Вместе с тем в IV квартале ожидается сокращение отправок в Латвию, где в это время непогода и перевалка часто останавливается», — отметили в операторской компании. Собеседник добавил, что при поставках в эту страну сохраняются риски задержки грузов и подвижного состава по политическим причинам.

ИНФРАСТРУКТУРА/ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Ставки аренды минераловозов удержались

Отправки химических и минеральных удобрений с производственных предприятий сохраняют необходимые темпы, несмотря на привычную, но продолжающую ухудшаться ситуацию с пропускной способностью на сети РЖД, и соответственно, низкую скорость движения составов. Погрузка в этом сегменте в январе – сентябре выросла на 6,8%, до 50,3 млн т. Условия и стоимость предоставления вагонов-минераловозов в рамках долгосрочных сервисных контрактов с крупнейшими операторами пока не претерпели изменений, несмотря на появление на рынке факторов, способствующих удорожанию.

Операторы подвижного состава с большой лизинговой нагрузкой в очередной раз готовились повысить расчетные ставки аренды в долгосрочных сервисных контрактах с поставщиками минеральных удобрений ввиду планов ЦБР повысить ключевую ставку. Изначально предполагалось, что регулятор увеличит ставку до 20%, но в итоге параметр был повышен до 19%.

Вместе с тем рынок ожидает индексации грузового тарифа РЖД на 2025 г., что неминуемо скажется на итоговых расходах грузоотправителей на перевозку продукции в рамках сервисных контрактов, но ослабит позицию операторов при обсуждении необходимости повышения их сервисной составляющей от общей стоимости услуг по договору.

В то же время операторы хопперов-цементовозов вследствие окончания строительного сезона предложат свой парк для перевозки химических грузов на период до следующей весны. Обычно такие вагоны предлагаются по ставкам ниже рыночных, поскольку оператору выгоднее сдать их в пользование пусть по низкой, но приемлемой цене, нежели оплачивать простой парка. Это, как правило, отнимает в осенне-зимний сезон небольшую долю у основных операторов минераловозов, работающих с поставщиками химических грузов.

Тем не менее спотовые ставки аренды хопперов-минераловозов на рынке в октябре в среднем соответствуют 3 500 руб./сут. без НДС, как и месяцем ранее. На рынке встречаются случаи аренды небольшого количества вагонов-хопперов по 5 000 руб./сут., но доля контрактов по такой цене не велика и не оказывает влияния на общую картину. Таким образом, диапазон ставок аренды **хопперов-минераловозов** на октябрь по-прежнему соответствует 2 300–3 500 руб./сут. без НДС. **Полувагоны для перевозки удобрений и серы** арендуются на октябрь также по ставкам на уровне предыдущего месяца – в среднем по 3 000 руб./сут. без НДС.

ИНФРАСТРУКТУРА/ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Дорогой ремонт вагонов толкает вверх ставки их аренды

Перевозки угля поддержали спрос на парк в Казахстане

Активизация транспортировки угля привела в октябре к росту интереса перевозчиков к полувагонам в Казахстане. С 1 по 18 сентября по сети госкомпании «Казахстан темир жолы» (КТЖ) перевезено 589 тыс. т угля, что на 9% превышает показатели за аналогичный период 2023 г.

В результате ставки аренды **полувагонов** в Казахстане в октябре выросли до \$35,33–39,49/сут. с НДС относительно \$31,14–39,45/сут. с НДС месяцем ранее.

Ставка оперирования полувагонами в октябре оценивается в \$37,41–44,68/сут. с НДС по сравнению с \$36,37–43,64/сут. с НДС в сентябре.

«Дефицита парка нет, ставки повышают в основном ссылаясь на рост стоимости ремонта», — отметил участник рынка.

Стоимость аренды полувагонов для компании «Тенгизшевройл» (ТШО), используемых при отгрузках серы на экспорт, оценивалась участниками рынка в октябре в \$34–36/сут. без учета НДС. В ТШО уровень ставок аренды не назвали.

«Спрос на полувагоны сохранится на высоком уровне еще три месяца. С января мы ожидаем снижения ставок аренды до \$29,10–31,17/сут. с НДС», — полагает представитель крупной транспортной компании.

В то же время на некоторых направлениях наблюдаются задержки отправок угля, вызванные отсутствием своевременных заявок от операторов и грузоотправителей, сообщили в КТЖ. В Восточно-Казахстанской области план погрузки в мае – августе составлял 204 тыс. т, а фактическая отгрузка составила всего 150 тыс. т, по данным КТЖ.

КТЖ ожидает, что объем перевозки угля в сезон 2024–2025 гг. составит 74 млн т, как и в прошлом сезоне. Оператор совместно с угольными разрезами маршрутизирует перевозки угля для равномерного распределения парка.

Крытых вагонов достаточно

Стоимость аренды **крытых вагонов** в Казахстане в октябре не изменилась по сравнению с сентябрем в тенге, однако незначительно выросла в американской валюте из-за укрепления тенге к доллару США, составив \$31,17–37,41/сут. с НДС по сравнению с \$31,14–37,37/сут. месяцем ранее. Цены остались стабильными ввиду установившегося на рынке баланса спроса и предложения.

По цене на уровне нижней границы диапазона предлагается в основном парк, привлекаемый в аренду, в том числе принадлежащий компании «Казтемиртранс» (КТТ). По цене на уровне верхней границы диапазона предлагаются крытые вагоны частных компаний с большой кубатурой на условиях аренды и оперирования, по данным перевозчиков.

Ставки аренды подвижного состава в Казахстане в октябре 2024 г.	\$/сум.*	
	Без НДС	С НДС
Полувагоны	31,54–35,26	35,33–39,49
Крытые вагоны	27,83–33,40	31,17–37,41
Фитинговые платформы	25,97–35,26	29,09–39,49

* — по курсу тенге к доллару Национального банка Казахстана (на 1 октября — KZT481,19/USD)

ИНФРАСТРУКТУРА/ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Диапазон стоимости привлечения крытых вагонов в оперирование в октябре сузился до \$39,49–42,60/сут. с НДС по сравнению с \$35,30–46,51/сут. с НДС в сентябре.

Повышение спроса на крытые вагоны в конце сентября было недостаточным для роста ставок аренды и оперирования из-за слабого интереса со стороны поставщиков зерна и муки, сообщили участники рынка.

«Спрос на крытые вагоны обычно растет в период нехватки зерновозов, но пока текущего парка таких вагонов достаточно. Грузоотправители предпочитают привлекать зерновозы, так как у них больше грузоподъемность и не требуется дополнительные затраты на разгрузку зерна», — добавил экспедитор.

В Казахстане насчитывается свыше 15,4 тыс. крытых вагонов и порядка 12 тыс. зерновозов. При рациональном использовании парка достаточно для организации перевозки зерна внутри страны и за ее пределами, по данным КТЖ.

КТЖ с 1 по 31 октября ввела запрет на прием и переадресовку порожних собственных, арендованных крытых, полувагонов и цистерн всех видов собственности со всех станций Казахстана до станции Достык в связи со строительством вторых путей на участке Мойынты — Актогай — Достык и ремонтных работ на участке Жарык — Мойынты. На станции Достык также находится 15 временно отставленных от движения поездов.

Баланс на рынке платформ

Ставки аренды *фитинговых платформ* в Казахстане в октябре не изменились в национальной валюте, однако немного выросли в долларах, составив \$29,09–39,49/сут. с НДС на фоне установившегося баланса спроса и предложения.

Локальная нехватка платформ в конце сентября наблюдалась в районе казахстанско-китайских погранпереходов, однако на стоимости оперирования это не отразилось. Периодическая нехватка парка связана с замедлением темпов перевозки контейнеров из Китая и введением конвенционных ограничений, по данным участников рынка.

«В августе и начале сентября таможенные органы ограничивали прием контейнерных грузов в Казахстане. В результате образовался дефицит парка, но после возврата платформ с Московского транспортного узла ситуация стабилизировалась», — сообщил источник на рынке.

КТЖ продлила запрет, введенный с 1 по 30 сентября, до 31 октября на прием к перевозке всех грузов и порожних собственных и арендованных вагонов со станций Достык, Достык (эксп.) на станции Алтынколь, Алтынколь (эксп.) и обратно в адрес всех грузополучателей. Запрет продлен в связи с сохраняющейся критической ситуацией со скоплением груженых и порожних вагонов на пограничных станциях Достык и Алтынколь, а также наличием временно отставленных от движения поездов в направлении станций Достык и Алтынколь. Это приводит к ограничению приема импортных грузов из Китая и сдачи экспортных грузов в Китай.

Кроме того, КТЖ ужесточила условия приема порожних вагонов фитинговых платформ с порожними контейнерами на станции Костанай, Бурунрай, Аксенгер, Алматы-1, Алматы-2, Медеу, Жетысу, Байсерке, Жетиген, Кайрат, Достык, Алтынколь, Аксу-1, Илецк-1 из-за скопления вагонов на этих станциях. При оформлении подсыпа к этим станциям с 1 по 31 октября транспортным компаниям нужно запрашивать согласие администраций этих станций на прием.

ИНФРАСТРУКТУРА/ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Объем перевозок через казахстанско-китайский погранпереход Достык – Алашанькоу в январе – августе вырос на 20% относительно аналогичного периода 2023 г. – до 9,1 млн т.

Аренда зерновозов в Казахстане подорожала

Сезонное повышение спроса на хопперы для перевозки зерна привело к росту ставок в сегменте. Стоимость аренды зерновозов в Казахстане в октябре выросла до \$51,95–62,35/сут. с НДС относительно \$16,61–35,30/сут. с НДС месяцем ранее.

Основной перевозчик зерна в Казахстане, компания «Астык Транс», с 15 сентября увеличила стоимость предоставления зерновозов, что также поддержало рост котировок.

«Ставка "Астык Транса" для экспортных перевозок составляет \$58,19–62,35/сут. с НДС, но частные операторы с октября предлагают зерновозы для отгрузок на экспорт по \$51,69–62,35/сут.», – сообщил участник рынка.

В то же время повышение спроса не привело к дефициту зерновозов, так как основной объем перевозок ожидается в середине октября. «На элеваторах сейчас очереди на сушку зерна, поэтому пока ажиотажа нет», – отметил представитель транспортной компании.

«Этот [сельскохозяйственный] сезон уже намного лучше прошлого. Объемы урожая ожидаем выше среднего», – сообщил другой участник рынка.

«Астык Транс» с 1 октября возобновил взыскание штрафных санкций за сверхнормативный простой вагонов в связи с началом перевозок урожая 2024/25 маркетингового года. Компания взимает штрафы за простой для увеличения оборачиваемости вагонов, снижения простоя под погрузкой и выгрузкой и, как следствие, увеличения пригодного парка для вагоноотправок.

Железнодорожный экспорт пшеницы из Казахстана в январе – августе сократился до 4,14 млн т с 6,34 млн т – годом ранее, по данным экспедиторов. Перевозки в направлении Центральной Азии через приграничную станцию Сары-Агач идут по графику, тогда как маршруты через приграничные стыки Болашак (в Туркменистан), Оазис (в Узбекистан) и порт Актау (в Иран) остаются незагруженными, по данным КТЖ.

Правительство Казахстана с 21 августа до 31 декабря запретило импорт пшеницы всеми видами транспорта. Ограничения введены для поддержки казахстанских сельхозпроизводителей и во избежание реэкспорта пшеницы на фоне крупных запасов прошлого урожая. Запрет министерства сельского хозяйства Казахстана касается поставок как из третьих стран, так и из стран Евразийского экономического союза. При этом транзит пшеницы через территорию Казахстана разрешен.

Стоимость аренды хопперов-цементовозов в Казахстане в октябре снизилась до \$31,17–33,25/сут. с НДС по сравнению с \$32,39–37,37/сут. с НДС в сентябре вследствие снижения спроса на данный тип вагонов из-за завершения сезона перевозок цемента. Львиная доля цементовозов в Казахстане привлекается производителями цемента на условиях долгосрочной аренды.

РУБРИКА

Операторы готовятся к росту цен на ремонты парка в будущем году

Ремонты вагонов подорожали в октябре

Деповские ремонты в октябре продолжили дорожать ввиду увеличения расходов вагоноремонтных предприятий (ВРП), которые теперь обязаны менять все восемь фрикционных клиньев на вагонах для сухих грузов, как того потребовала РЖД. Некоторые компании повысили цены на услуги еще в сентябре на 7 500 руб., в то время как другие игроки рынка вагоноремонта предпочли растянуть рост цен на несколько месяцев. Кроме того, большинство ВРП объявили об увеличении стоимости ремонтов с нового года не менее чем на 20%.

Цена на *деповской ремонт типового вагона* в октябре в России колеблется в диапазоне 99 850–150 800 руб./вагон (здесь и далее цены указаны без НДС), по данным участников рынка, что на 3–5% больше, чем *месяцем ранее*. На Октябрьской железной дороге (ОЖД) в границах Ленинградской области деповской ремонт в октябре обойдется в среднем в 100 950 руб./вагон, а на полигоне Западно-Сибирской магистрали (Запсиб) – в 121 550 руб./вагон.

Стоимость деповского ремонта инновационного вагона, как и в прошлом месяце, составит 200 000–250 000 руб./сут. без учета цены на колесные пары, по данным участников рынка.

В течение последнего месяца большинство ремонтных компаний оповестили клиентов о планах повысить цены в новом году на 20–30%. Так, в «Вагонной ремонтной компании – 1» (ВРК-1) ожидают индексацию с начала года на 20%, а со второго полугодия 2025 г. еще на 10%. Компания аргументирует такой рост увеличением издержек – необходимостью повышения зарплат и расходов на обучение нового персонала, чтобы успешно конкурировать с другими предприятиями и отраслями за квалифицированные кадры. ВРК-1 ссылается также на подорожание деталей, коммунальных услуг, логистики, и на увеличение стоимости обслуживания основных фондов, в том числе оборудования.

В конце сентября о предстоящем росте цен предупредил одного из клиентов и «Новотранс», владеющий четырьмя ВРП на Московской (МЖД), Октябрьской, Восточно-Сибирской (ВСЖД) магистралях, а также на Запсибе. Эта компания предложила клиентам учитывать в планах на будущий год рост расходов на ремонты в размере 25–30%, без учета стоимости литых деталей тележки и колесных пар. «Новотранс» в качестве причин подорожания указывает увеличение затрат на сырье, топливо, электроэнергию, трудовые ресурсы, расходные материалы, логистику, а также ослабление курса рубля.

Большинство других ВРП проинформировали об индексации прейскруанта на 20%, по словам источника в крупной операторской компании.

Цены на *капитальные ремонты типовых вагонов* выросли относительно сентября на 2,4%, до 141 700–185 950 руб./вагон. Дешевле всего обойдется услуга в ВРП на Северо-Кавказской магистрали, ОЖД, а также в центральных регионах, а дороже всего – на Дальнем Востоке. Капремонт в Комсомольске-на-Амуре (Хабаровский край) будет стоить 210 000 руб./вагон, по данным источника в одной из транспортных компаний.

Стоимость *текущих отцепочных ремонтов типовых вагонов ТР-2* (при отцепке вагона в пути следования) в октябре, напротив, немного снизилась – в среднем до 35 400 руб./вагон, что на 1,9% дешевле, чем месяцем ранее. Впрочем, у некоторых компаний цена доходит до 45 000 руб./вагон. Средняя цена на ТР-1 (при подготовке поезда к отправлению) составила 6 200 руб./вагон по сравнению с 6 150 руб./вагон в сентябре, по данным участников рынка.

РУБРИКА

Учитывая затрудненное движение на сети, РЖД пытается снизить нагрузку на инфраструктуру и хочет контролировать количество вагонов, поступающих в вагоноремонтные депо, сообщил источник в одной из операторских компаний, ссылаясь на совещание в госкомпании в конце сентября. Число вагонов, передаваемых со станций примыкания в депо, может быть ограничено суточными нормативами, рассчитанными исходя из договоров РЖД с ВРП. В настоящее время вагоноремонтники в срочном порядке вносят изменения в договоры с госкомпанией, чтобы избежать лимитирования, сообщил источник.

Такие ограничения могут привести к формированию отложенного спроса, сообщили в крупной операторской компании. «Потребность в ремонтах есть, а направить парк в депо сразу не получается», — пояснили на предприятии.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА/ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Поступление полувагонов на сеть РЖД ускорилось в сентябре

Выпуск вагонов осенью немного замедлился

Сеть российских железных дорог по итогам сентября пополнилась 4 691 новым вагоном для перевозки сухих грузов по сравнению с 4 731 вагоном – месяцем ранее, по данным экспедиторов (сокращение на 0,9%). Выпуск полувагонов и хопперов-минераловозов вырос относительно августа, тогда как поставки других родов подвижного состава уменьшились.

Всего на сети РЖД по состоянию на 1 октября было зарегистрировано 1 105,2 тыс. вагонов для сухих грузов – на 0,4% (4 105 единиц) больше, чем месяцем ранее. Рабочий парк увеличился на 0,5% (5 094 единицы), до 1 003,9 тыс. единиц, благодаря приросту во всех ключевых сегментах.

В сентябре на сеть поступило 2,5 тыс. новых полувагонов, что примерно на 100 единиц больше, чем месяцем ранее. Крупнейшим производителем остался Тихвинский вагоностроительный завод (ТВСЗ, Ленинградская обл.), входящий в Объединенную вагонную компанию (ОВК), но его показатели снизились – 962 единицы относительно 1 046 месяцем ранее. По-прежнему львиная доля продукции ТВСЗ предназначалась для Грузовой компании, входящей в «Деметра-Холдинг». Оператор приобретает вагоны, от которых отказались другие участники рынка, *сообщал ранее* источник в отрасли.

«Уралвагонзавод» (УВЗ, Свердловская обл.), принадлежащий госкорпорации «Ростех», напротив, увеличил выпуск полувагонов до 600 единиц с 481 единицами месяцем ранее. Помимо Грузовой компании, полувагоны УВЗ получили в сентябре Федеральная грузовая компания (ФГК), входящая в структуру РЖД, а также уральская транспортная компания «Глобус».

Динамика выпуска полувагонов у других производителей была разноправленной: «Рузхиммаш» (Мордовия) холдинга «РМ Рейл» и Завод металлоконструкций (ЗМК, Саратовская обл.) производство в сентябре нарастили, а «Алтайвагон» группы «Талтэк» и Канашский вагоноремонтный завод (КАВАЗ, Чувашия) – снизили. Крупными получателями полувагонов в сентябре были Уральская транспортная компания, а также «Урал Логистика». Кроме того, еще одна уральская компания, «АМ-Сервис», получила в прошлом месяце 90 полувагонов завода КАВАЗ.

Выпуск зерновозов в сентябре уменьшился до 1 166 единиц по сравнению с 1 381 – в августе, при этом сокращение наблюдалось у всех производителей. Крупнейшим поставщиком этого рода подвижного состава оставался ТВСЗ – 616 единиц, большую часть которых получил «Русагротранс» (РАТ), входящий в «Деметра-Холдинг». Компания получает подвижной состав по контрактам, заключенным в прошлом году, тогда как в текущем году зерновозы не закупались, сообщил источник в отрасли. В 2023 г. в условиях рекордного урожая и значительных объемов экспорта спрос на вагоны был очень высоким, тогда как сейчас на рынке ощущается небольшой профицит, по информации источника. Барнаульский вагоноремонтный завод (Алтайский край) произвел 320 зерновозов, в основном – также в интересах РАТ.

Выпуском хопперов-минераловозов занимается в России «Рузхиммаш», который поставил на сеть 169 единиц по сравнению с лишь 37 – месяцем ранее. Эти вагоны также мог получать РАТ, но, кроме того, – «Щекиноазот» Объединенной химической компании, по данным участников рынка.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА/ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Крытые вагоны также производит только один завод — «Алтайвагон», выпустивший 351 вагон. Одним из получателей продукции этого предприятия является оператор «Рейлспецтранс» (РСТ), принадлежащий «Урал Логистике».

Производство фитинговых платформ составило в сентябре 495 единиц, из которых 213 вышло из цехов КАВАЗа, и еще по 80–100 единиц поставили ЗМК, завод «Транспортное машиностроение» (Трансмаш, Саратовская обл.) и Рославльский вагоноремонтный завод (РВРЗ, Смоленская обл.). Крупнейшим получателем платформ был контейнерный оператор «Логопер», входящий в холдинг «Фининвест».

Род/подрод вагона	Зарегистрировано						Рабочие вагоны			Вагоны с истекшим сроком службы			ед.	
	1 окт. 2024			1 сент. 2024			1 окт. 2024			1 сент. 2024				
			± 1 сент. 2024, %			± 1 сент. 2024, %			± 1 сент. 2024, %			± 1 сент. 2024, %		
Полувагоны, всего	643175	640685	0,4	614186	611267	0,5	2957	3031	-2,4					
Платформы, всего	189025	188815	0,1	178360	178185	0,1	1832	1847	-0,8					
Фитинговые платформы	114158	113707	0,4	107623	107267	0,3	547	534	2,4					
Другие	74867	75108	-0,3	70737	70918	-0,3	1285	1313	-2,1					
Хопперы, всего	147752	146390	0,9	142218	140334	1,3	688	683	0,7					
Хопперы-зерновозы	74652	73483	1,6	72189	70835	1,9	100	94	6,4					
Хопперы-минераловозы	48162	47988	0,4	46316	45742	1,3	197	197	0,0					
Другие	24938	24919	0,1	23713	23757	-0,2	391	392	-0,3					
Крытые вагоны, всего	59993	59960	0,1	55855	55582	0,5	813	873	-6,9					
Прочие вагоны*	65264	65254	0,0	13270	13427	-1,2	2297	2241	2,5					
Итого*	1105209	1101104	0,4	1003889	998795	0,5	8587	8675	-1,0					

* — включая вагоны на балансе РЖД

— по данным участников рынка

Род/подрод вагона	Поступило на сеть всего						Поступило на сеть новых			Покинуло сеть			ед.	
	авг. 24			июль 24			авг. 24			июль 24				
			± июль 24, %			± июль 24, %			± июль 24, %					
Полувагоны, всего	3343	3023	10,6	2490	2403	3,6	1023	1187	-13,8					
Платформы, всего	632	639	-1,1	495	510	-2,9	326	404	-19,3					
Фитинговые платформы	620	622	-0,3	495	504	-1,8	161	174	-7,5					
Другие	12	17	-29,4	0	6	-100,0	165	230	-28,3					
Хопперы, всего	1682	1906	-11,8	1355	1438	-5,8	486	554	-12,3					
Хопперы-зерновозы	1411	1838	-23,2	1166	1391	-16,2	302	271	11,4					
Хопперы-минераловозы	251	37	578,4	169	37	356,8	30	89	-66,3					
Другие	20	31	-35,5	20	10	100,0	154	194	-20,6					
Крытые вагоны, всего	567	525	8,0	351	375	-6,4	262	308	-14,9					
Прочие вагоны	16	14	14,3	0	5	-100,0	438	96	356,3					
Итого	6240	6107	2,2	4691	4731	-0,8	2535	2549	-0,5					

* — включая вагоны на балансе РЖД

— по данным участников рынка

УГОЛЬ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Потоки экспортного угля перенаправились в октябре из Приморского края в Хабаровский

Поставки угля в Ванино выросли

Отгрузки угля на экспорт в сентябре сократились на 4,9%, до 450,8 тыс. т/сут. (13,5 млн т), в основном из-за резкого уменьшения поставок через Ленинградскую область. В первой половине октября отгрузки твердого топлива за рубеж снижались на всех направлениях, кроме порта Ванино (Хабаровский край).

В период с 1 по 14 октября сокращение экспорта замедлилось до 2% (здесь и далее динамика приведена в среднесуточном выражении), чему способствовал рост отгрузок в Ванино, а также замедление темпов снижения поставок в Ленинградскую область.

Поставки в Ванино, которые уменьшались в течение всего года, в октябре начали расти. Положительную динамику продемонстрировали отправки всех крупнейших экспортёров — якутских «Эльгаугля», «Колмара» и «Якутугля» группы «Мечел», предприятий Сибирской угольной энергетической компании (СУЭК) в Кемеровской области, Хакасии и Хабаровском крае, а также кузбасского производителя «Стройсервис». Движение по линии Комсомольск-на-Амуре (Хабаровский край) — Ванино ускорилось в октябре до 22 пар поездов в сутки с 14–16 пар в сутки летом, чему способствовал ввод ряда объектов, которые строились в рамках расширения Байкало-Амурской магистрали (БАМ), сообщил источник в одной из добывающих компаний.

В то же время экспорт в направлении станций Приморья в первой половине октября снижался, что прервало положительную динамику последних месяцев. Так, российские добывающие компании в сентябре отгрузили в порты и на погранпереходы этого региона 6,5 млн т топлива, на 400 тыс. т больше, чем месяцем ранее. Однако с 1 по 14 октября среднесуточная отгрузка составила 208,1 тыс. т/сут., или на 3,7% меньше, чем за аналогичный период сентября. В первую очередь сократили поставки компании, направившие дополнительные объемы в Ванино. Снижение наблюдалось в том числе и в отгрузках кузбасского производителя «СДС-Уголь», который прекратил добычу на двух своих предприятиях из-за высокой себестоимости добычи и низких цен на уголь, рассказали участники рынка. Наибольшее сокращение в поставках в Приморье наблюдалось в направлении «Восточного порта» и «Восточно-Уральского терминала», расположенных в порту Восточный (Приморский край), а также в направлении погранперехода Камышовая — Хуньчунь (Китай).

Поставки на погранпереход Гродеково (Приморский край) — Суйфэнхэ (Китай) также уменьшились, но понемногу у всех поставщиков. Это может быть связано с праздничной Золотой неделей в Китае — с 1 по 7 октября, когда обработка грузов на погранпереходах сокращалась. В частности, отгрузки угля в Забайкальск также снизились в начале месяца на 16%, до 15,6 тыс. т/сут.

Среднее время доставки угля из Кузбасса в порты Дальнего Востока в сентябре уменьшилось, составив 15 суток по сравнению с 14 сутками — в августе. Простой под погрузкой и выгрузкой на этом маршруте остался на уровне августа — 3 суток и 2 суток соответственно.

Отправки в Тамань вновь сократились

Отгрузки угля в южном направлении, начавшие восстанавливаться в сентябре, в начале октября вновь снижались. Так, экспорт через порты Краснодарского края в прошлом месяце составил 1,3 млн т, на 39% больше, чем в августе. Однако с 1 по 14 октября поставки сюда уменьшились более чем на четверть, до 32,5 тыс. т/сут., а в Тамань (Краснодарский край) — на третью, до 19,9 тыс. т/сут. Такая динамика связана с прекращением поставок в этом направлении «СУЭК-Кузбасса», перенаправившего объемы в Мурманск, а также со снижением поставок из ресурсов «Кузбассразрезугля» (КРУ) и

УГОЛЬ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

«СДС-Уголь». КРУ, как и СУЭК, предпочел другие направления экспорта, нарастав отгрузки в Усть-Лугу (Ленинградская обл.) и порт Восточный, где расположены аффилированные с компанией перевалочные мощности.

Продажа угля потребителям в Азии через Тамань выгоднее, чем через порты северо-запада, за счет меньшего логистического плеча и возможности отправки крупнотоннажных судов. Кроме того, существенные объемы российского топлива покупает Турция.

Прибыльность экспорта угля из Кузбасса через Тамань в октябре повысилась на 9%, до \$32,98/т (fca Кузбасс), а через Усть-Лугу – на 7,4%, до \$31,63/т (fca Кузбасс), по расчетам Argus.

Морская доставка угля в Азию из Балтийского, Баренцева и Черного морей в октябре подешевела. Отправка угля из Тамани в Китай судном грузоподъемностью 160 тыс. т обошлась бы 18 октября в \$33/т, на 11% дешевле, чем месяцем ранее. Доставка топлива судном дедвейтом 75 тыс. т из Усть-Луги и Мурманска стоила \$45,50/т и \$51/т соответственно, что на 4–5% меньше, чем в середине сентября.

Поезд с углем в Тамань из Кузбасса в сентябре добирался в среднем 12 суток, на 2 суток дольше, чем в августе, но время погрузки уменьшилось на 1 сутки, до 3 суток. Выгрузка в порту занимала, как и месяцем ранее, 2 суток.

Грузопоток на северо-запад по-прежнему низкий

Отправки угля в Усть-Лугу в начале октября продолжили снижаться, но темпы падения замедлились. Так, в сентябре экспорт через Балтику уменьшился на 38,9%, до 2,1 млн т, а в октябре – еще на 4,6%. Сентябрьское сокращение было связано с ремонтами на железнодорожной инфраструктуре и ограничениями погрузки со стороны РЖД, по данным участников рынка. В октябре обстановка принципиально не улучшилась, сообщили источники в транспортных и угольных компаниях.

В большей степени уменьшение погрузки в прошлом месяце коснулось КРУ и «Сибантрацита», которые частично перенаправили объемы в Тамань, но не избежали общего снижения экспорта. У КРУ он сократился в сентябре на 15,6%, почти до 2 млн т, а у «Сибантрацита» – на 16,1%, до 1,3 млн т. В первой половине октября КРУ начал немного восстанавливать экспорт, тогда как у «Сибантрацита» снижение продолжилось. Компания не имеет возможности отгружать уголь разрезов Новосибирской области на Дальний Восток, поэтому ограничена в возможностях маневрирования между направлениями, сообщил источник на угольном рынке.

Поставки в Мурманск в сентябре – октябре оставались приблизительно на прежнем уровне, составив около 26 тыс. т/сут.

Время под погрузкой и длительность груженого рейса на маршрутах из Кузбасса в Усть-Лугу в сентябре в среднем увеличились на 1 сутки относительно августа, до 3 суток и 11 суток соответственно. Выгрузка здесь по-прежнему занимала 1 сутки.

Доставка в Мурманск также занимала в сентябре больше времени – 12 суток по сравнению с 11 сутками месяцем ранее. Простой вагонов под погрузкой в Кузбассе при отправке в этот порт занимал 2 суток, как и месяцем ранее, а выгрузка увеличилась в среднем на 1 сутки, до 2 суток.

Ставки перевалки угля в морских портах России, ежемесячные индексы	окт. 24	сент. 24	± сент. 24
Восточный	19,67	19,80	-0,13
Усть-Луга	16,39	16,63	-0,24
Тамань	20,50	20,50	0,00

УГОЛЬ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Скорость доставки угля из Кузбасса в порты Дальнего Востока России

Станция назначения	Вагоноотправка, ед.		Вес груза, т		Средняя скорость, км/сум.		Средний простоя под погрузкой, сут.		Средний простоя под выгрузкой, сут.		Средняя длительность, сут.		Средний оборот до следующей погрузки, сут.	
	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24
Ванино	4944	-2214	365629	-161042	407	11	2	-1	3	1	14	0	8	-1
Владивосток	1070	-7	76276	-546	498	6	4	-1	2	0	13	1	3	-2
Дюанка (Ванино)	3480	-525	251997	-39010	396	4	2	1	1	0	15	1	10	0
Мыс Астафьево (Находка)	5972	608	435577	45757	449	-5	2	0	1	0	14	0	5	-2
Находка	6500	320	480411	22558	431	-25	3	0	2	0	15	1	5	-2
Находка-Восточная (Восточный)	20483	-1139	1501008	-81639	412	-23	3	0	2	0	16	1	6	-1
Посыт	2422	-330	168775	-23348	450	55	2	0	1	0	14	-1	11	0
Стрелковая (Вера)	1899	8	137527	1942	496	88	2	1	1	0	12	-4	7	0
Мыс-Чуркин (Владивосток)	803	93	59195	6994	495	10	1	-2	2	0	12	0	2	0
Рыбники (Находка)	806	-174	58639	-14144	453	94	8	4	3	1	14	-3	4	0
Смоляниново	3324	-219	240701	-16308	445	-23	3	-2	2	-1	14	1	7	-3
Итого	51703	-3579	3775736	-258787	430	-5	3	0	2	0	15	1	6	-1

Скорость доставки угля из Кузбасса через восточные сухопутные погранпереходы

Станция назначения	Вагоноотправка, ед.		Вес груза, т		Средняя скорость, км/сум.		Средний простоя под погрузкой, сут.		Средний простоя под выгрузкой, сут.		Средняя длительность, сут.		Средний оборот до следующей погрузки, сут.	
	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24
Гродеково (Китай)	1466	-43	101549	-2944	412	5	3	-2	4	2	15	0	10	1
Забайкальск (Китай)	308	-7	21384	-456	331	50	1	-1	2	-3	10	-2	н. д.	н. д.
Кулунда (Казахстан)	747	-816	51457	-56519	211	-24	6	3	12	-2	4	0	15	0
Камышовая (Китай)	523	192	38029	13625	521	105	3	-1	4	1	12	-4	10	6
Михайло-Семеновская	696	623	48294	43242	377	377	3	-1	6	6	14	14	17	17
Итого	3740	-51	260714	-3054	352	52	3	0	7	-2	10	1	13	1

Уважаемые подписчики!

Более подробные данные о скорости доставки угля на экспорт доступны в разделе [Data & Downloads](#).

 скачать данные из Argus direct

УГОЛЬ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Скорость доставки угля из Кузбасса в порты северо-запада России

Станция назначения	Вагоноотправка, ед.		Вес груза, т		Средняя скорость, км/сут.		Средний простоя под погрузкой, сут.		Средний простоя под выгрузкой, сут.		Средняя длительность, сут.		Средний оборот до следующей погрузки, сут.	
	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24
Выборг	48	48	3493	3493	н. д.	н. д.	3	3	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.
Лужская (Усть-Луга)	19301	-16301	1378420	-1159304	403	-33	3	1	1	0	11	1	9	1
Мурманск	5841	2066	422912	148094	415	-51	2	0	2	1	12	1	7	-1
Котлы (Усть-Луга)	0	-136	0	-9424	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.
Итого	25190	-14323	1804825	-1017141	406	-37	3	1	1	0	11	1	9	0

Скорость доставки угля из Кузбасса в порты юга России

Станция назначения	Вагоноотправка, ед.		Вес груза, т		Средняя скорость, км/сут.		Средний простоя под погрузкой, сут.		Средний простоя под выгрузкой, сут.		Средняя длительность, сут.		Средний оборот до следующей погрузки, сут.	
	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24
Азов	65	65	4704	4704	432	432	2	2	2	2	10	10	н. д.	н. д.
Вышестеблиевская (Тамань)	10865	2346	777550	168889	437	-59	3	-1	2	0	12	2	9	-1
Заречная (Ростов-на-Дону)	22	-51	1528	-3604	н. д.	н. д.	4	-3	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.
Кавказ	131	68	9402	4706	392	-37	4	-2	1	-1	12	1	н. д.	н. д.
Новороссийск	806	280	56057	18736	457	42	2	-2	1	0	11	-1	8	-5
Таганрог	526	526	37683	37683	509	509	4	4	2	2	8	8	н. д.	н. д.
Темрюк	200	66	13947	4576	514	-58	4	1	3	3	10	2	10	10
Ейск	533	333	37426	23454	341	-93	7	-6	2	-3	14	4	8	-6
Туапсе	1414	486	100296	34884	455	-112	2	1	2	0	11	3	9	-1
Итого	14562	4119	1038593	294029	439	-49	3	-1	2	0	11	1	9	-1

Уважаемые подписчики!

Более подробные данные о скорости доставки угля на экспорт доступны в разделе [Data&Downloads](#).

 скачать данные из Argus direct

УГОЛЬ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Скорость доставки угля из Кузбасса через западные сухопутные погранпереходы

Станция назначения	Вагоноотправка, ед.		Вес груза, т		Средняя скорость, км/сум.		Средний простоя под погрузкой, сут.		Средний простоя под выгрузкой, сут.		Средняя длительность, сут.		Средний оборот до следующей погрузки, сут.	
	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24
Веселое (Абхазия)	188	108	13034	7486	338	338	5	-1	6	6	14	14	н. д.	н. д.
Злынка (Белоруссия)	43	43	3054	3054	373	373	14	14	н. д.	н. д.	12	12	н. д.	н. д.
Красное (Белоруссия)	138	138	9649	9649	326	326	4	4	11	11	13	13	11	11
Самур (Азербайджан)	21	-9	1445	-640	277	24	9	7	н. д.	н. д.	16	-2	н. д.	н. д.
Сураж (Белоруссия)	166	-67	11574	-4792	362	-35	2	1	6	6	12	1	н. д.	н. д.
Итого	556	213	38755	14756	331	-18	6	4	7	-5	14	1	11	11

Скорость доставки некузбасского угля на экспорт в восточном направлении

Станция назначения	Вагоноотправка, ед.		Вес груза, т		Средняя скорость, км/сум.		Средний простоя под погрузкой, сут.		Средний простоя под выгрузкой, сут.		Средняя длительность, сут.		Средний оборот до следующей погрузки, сут.	
	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24	сент. 24	± авг. 24
Ванино	11291	-1147	841697	-84452	324	-23	1	-1	1	0	11	3	8	-1
Владивосток	2542	0	189160	-25	482	17	2	0	2	-1	5	0	3	0
Гродеково (Китай)	4218	940	292560	65045	287	-52	5	-1	4	1	12	3	13	3
Дюанка (Ванино)	4169	-1160	306563	-84062	252	-6	1	0	1	0	8	0	12	2
Забайкальск (Китай)	3415	1096	236144	75515	258	7	5	-2	3	0	7	-1	10	0
Камышовая (Китай)	2863	-341	209063	-26212	352	61	2	-1	2	0	9	-4	12	-1
Локоть (Казахстан)	138	31	9435	2088	151	-4	2	0	н. д.	н. д.	3	0	22	4
Мыс Астафьева (Находка)	5850	1578	437401	119437	314	-1	2	0	1	0	8	2	6	0
Находка-Восточная (Восточный)	15822	3617	1177764	273864	398	-58	2	-1	1	0	10	3	8	-1
Находка	1820	488	133967	35230	475	49	2	0	2	1	9	-2	10	0
Петропавловск (Казахстан)	160	160	10984	10984	244	244	1	1	н. д.	н. д.	4	4	16	16
Посыть	718	-10	49964	-521	342	-8	2	-1	1	0	8	0	10	-2
Стрелковая (Вера)	6715	-86	498909	-5736	395	24	2	0	1	0	6	-1	6	-1
Кулунда (Казахстан)	157	36	10775	2480	177	9	2	1	4	-7	3	-1	14	0
Михайло-Семеновская	3623	-1346	251295	-93555	292	18	4	1	4	1	10	-1	15	0
Смоляниново	87	12	6461	860	344	-115	2	0	2	1	16	4	11	-2
Рыбники (Находка)	0	-387	0	-28626	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.
Итого	63588	3481	4662139	262314	313	-12	3	-1	3	0	10	0	10	0

Уважаемые подписчики!

Более подробные данные о скорости доставки угля на экспорт доступны в разделе [Data & Downloads](#).

 скачать данные из Argus direct

УГОЛЬ/ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Скорость доставки некузбасского угля на экспорт в западном направлении

Станция назначения	Вагоноотправка, ед.		Вес груза, т		Средняя скорость, км/сут.		Средний простоя под погрузкой, сут.		Средний простоя под выгрузкой, сут.		Средняя длительность, сут.		Средний оборот до следующей погрузки, сут.	
	сент. 24	авг. 24	сент. 24	авг. 24	сент. 24	авг. 24	сент. 24	авг. 24	сент. 24	авг. 24	сент. 24	авг. 24	сент. 24	авг. 24
Азов	65	-1	4738	47	522	98	1	-1	3	-2	9	-2	н. д.	н. д.
Выборг	0	-8	0	-552	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.
Вышестеблиевская (Тамань)	1404	330	101784	22675	398	-75	1	-2	2	0	13	2	6	-4
Заречная (Ростов-на-Дону)	455	-342	32056	-23313	189	66	12	2	2	-1	7	1	12	-1
Злынка (Белоруссия)	3	3	209	209	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.
Кавказ	921	405	64328	28621	320	34	4	0	3	2	8	-1	10	0
Кигаш (Казахстан)	0	-9	0	-620	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.
Красное (Белоруссия)	36	-68	2500	-4756	296	-26	1	0	4	-3	16	2	н. д.	н. д.
Лужская (Усть-Луга)	9876	-3752	693507	-263499	353	-19	5	5	1	0	14	1	9	-1
Мурманск	5102	-2231	363355	-156003	382	-41	2	-1	2	0	14	1	6	-1
Новороссийск	566	0	39426	92	242	26	5	1	2	-1	12	0	8	0
Рудня (Белоруссия)	5	5	348	348	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.	н. д.
Самур (Азербайджан)	9	-17	621	-1125	94	-4	4	-3	н. д.	н. д.	12	-1	н. д.	н. д.
Сураж (Белоруссия)	273	-49	19005	-3355	202	5	0	0	5	-2	11	0	12	-2
Темрюк	267	267	18646	18646	342	342	1	1	4	4	15	15	9	9
Туапсе	721	-33	50049	-2303	130	-41	6	2	6	4	6	1	12	2
Итого	19703	-5500	1390572	-384889	282	32	4	0	3	-1	11	1	9	-1

Уважаемые подписчики!

Более подробные данные о скорости доставки угля на экспорт доступны в разделе [Data & Downloads](#).

 скачать данные из Argus direct

УГОЛЬ/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Свободный флот в Атлантике оказывает давление на ставки фрахта судов для российского угля

Фрахт крупнотоннажных балкеров подешевел

Стоимость перевозки угля сухогрузами типоразмера Panamax (дедвейт – 60–80 тыс. т) из российских портов Черного, Балтийского и Баренцева морей в сентябре снизилась из-за уменьшения отгрузок твердого топлива и вследствие высокого предложения балкерного флота.

Стоимость перевозки угля партиями по 75 тыс. т из Усть-Луги (Ленинградская обл.) в Искендерун (Турция) в сентябре уменьшилась в среднем на \$2,30/т по сравнению с августом, до \$18/т. Транспортировка аналогичных партий из Тамани (Краснодарский край) в Искендерун за месяц подешевела на \$0,90/т, до \$13/т, по данным Argus (см. табл.).

В первой половине сентября в бассейне Атлантики скопилось много свободных балкеров Panamax, владельцы которых активно конкурировали за ограниченное предложение грузов от фрахтователей, в том числе угля в российских портах Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов. Между тем спрос со стороны грузоотправителей на Panamax для вывоза зерна из черноморских портов в сентябре был также низким. Продавцы предпочитали поставлять зерно за рубеж партиями до 30 тыс. т, арендую сухогрузы класса Handysize (дедвейт – 15–35 тыс. т).

Экспорт угля через порты северо-запада и юга России сильно зависит от провозных возможностей железнодорожной инфраструктуры – осенью объемы таких перевозок были ограниченными из-за нехватки тяговых ресурсов, а также проведения ремонтов на инфраструктуре РЖД.

Турецкий рынок в настоящее время наиболее привлекателен для российских продавцов, так как слабый спрос на твердое топливо в Китае и Индии, а также низкая маржинальность таких сделок из-за высоких транспортных расходов являются дополнительными факторами, сдерживающими отгрузки из портов европейской части России в эти страны, считают участники рынка.

В сентябре из балтийских портов в направлении Турции было отгружено 563 тыс. т, что на 270 тыс. т меньше, чем в августе, по данным аналитической платформы Kpler. Экспорт угля из портов Черного моря в Турцию также заметно сократился – до 460 тыс. т с 706 тыс. т месяцем ранее. Поставки российского угля из портов Балтийского моря в Китай в прошлом месяце сократились до 165 тыс. т, с 385 тыс. т в августе. Индийские компании увеличили закупку твердого топлива у российских поставщиков в Тамани – на 173 тыс. т по сравнению с августом, до 223 тыс. т, по данным Kpler.

Одной из таких сделок в конце сентября была погрузка партии угля объемом 50 тыс. т на судно класса Supramax (дедвейт – 50–60 тыс. т), предположительно из ресурсов компании «Талтэк», которая должна быть доставлена в порт Парадип (Индия). Из-за неблагоприятных погодных условий судно покинуло порт только в первых числах октября. Стоимость фрахта балкера для этой поставки источники оценили в \$39/т.

Суммарный экспорт угля из портов Черного моря в сентябре немного вырос – на 100 тыс. т по сравнению с прошлым месяцем, до 1,3 млн т, что, однако, не смогло удержать ставки фрахта Panamax от снижения из-за высокого предложения судов этого размера в регионе. Отгрузки твердого топлива из балтийских портов в прошлом месяце сократились на 456 тыс. т относительно августа, до 3,5 млн т, по данным участников рынка.

Транспортировка угля партиями по 75 тыс. т из Усть-Луги в порты западного побережья Индии и Китая в прошлом месяце подешевела на \$2/т и \$3,07/т относительно августа, до \$39,50/т и \$47,63/т соответственно, а цена на перевозку аналогичных партий из Тамани в порты западного побережья Индии в сентябре снизилась на \$2,37/т, до \$31,63/т, по данным Argus.

УГОЛЬ/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Стоимость морской перевозки твердого топлива судами Panamax из **Мурманска в Китай** в прошлом месяце уменьшилась на \$3,92/т по сравнению с августом, в среднем до \$51,88/т, по данным Argus.

Экспорт угля из Мурманска в сентябре составил около 800 тыс. т, сократившись с 900 тыс. т месяцем ранее, в том числе в Китай было отгружено 381 тыс. т, тогда как в августе таких поставок не было, по данным Kpler и участников рынка.

Ставки Panamax на востоке выросли

Транспортировка угля из российских портов Дальнего Востока сухогрузами класса Panamax в сентябре подорожала относительно предыдущего месяца вслед за повышением ставок фрахта таких судов в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР).

Стоимость перевозки угля партиями по 75 тыс. т из порта **Восточный** (Приморский край) в **Южную Корею** в прошлом месяце увеличилась на \$0,35/т к уровню августа, в среднем до \$7,75/т, по данным Argus.

Интерес к российскому углю со стороны южнокорейских потребителей в августе был высоким, что оказалось поддержкой ставкам фрахта крупнотоннажных балкеров из дальневосточных портов в первой половине сентября. Однако государственные коммунальные предприятия Южной Кореи решили ограничить закупки российского угля примерно до 10% от общего объема потребления, поскольку ряд российских экспортёров, включая компании «СДС-Уголь» и «Стройсервис», были включены в конце августа в санкционный список Минфина США.

Отгрузки угля из портов Дальнего Востока в сентябре снизились до 8,2 млн т, по сравнению с 9,3 млн т месяцем ранее. Поставки в Южную Корею сократились до 750 тыс. т с 1,4 млн т в августе. Отгрузки в Китай выросли до 4,1 млн т, с 3,7 млн т в прошлом месяце, по данным Kpler и участников рынка.

Стоимость перевозки угля партиями по 75 тыс. т из **Восточного** в **Китай** в сентябре почти не изменилась по сравнению с предыдущим месяцем, составив в среднем \$8,38/т, по данным Argus.

Китайские потребители нарастили импорт угля из Индонезии в сентябре на 1,5 млн т относительно августа, до 20,4 млн т, одновременно сократив закупки в Австралии на 500 тыс. т, до 7,5 млн т, по данным Kpler.

Стоимость транспортировки угля из **портов восточного побережья Австралии и Индонезии** в **Южный Китай** в сентябре подорожала на \$0,46/т и \$0,30/т относительно августа, до \$14,23/т и \$7,90/т соответственно. Рост ставок фрахта Panamax в АТР пришелся на вторую половину сентября вслед за увеличением стоимости бункерного топлива в регионе.

Цена на бункерный мазут с содержанием серы до 0,5% (VLSFO) в порту Сингапура к концу сентября увеличилась на \$25,51/т относительно уровня середины месяца, до \$593,78/т, а стоимость судового маловязкого топлива с содержанием серы до 0,1% (MGO) повысилась на \$17,50/т до \$629,50/т. Цены VLSFO и MGO в другом порту Чжоушань (Китай) к концу сентября выросли в среднем на \$28/т и \$13/т к уровню середины месяца, до \$608/т и \$651/т соответственно, по данным Argus.

УГОЛЬ/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Ставки фрахта сухогрузов класса Panamax на условиях годового тайм-чартера для перевозки угля \$/m				
Маршрут/регион	18 окт. 24	11 окт. 24	4 окт. 24	27 сент. 24
Европа и Средиземноморье				
Усть-Луга – Роттердам	9,31	9,44	9,30	9,20
Усть-Луга – Искендерун	19,09	19,32	19,07	18,82
Вентспилс – Роттердам	8,76	8,93	8,82	8,66
Тамань – Роттердам	18,88	18,03	18,41	18,49
Тамань – Исдемир	10,76	9,76	10,26	10,46
Азиатско-Тихоокеанский регион				
Порт Восточный (ППК-3)* – Южная Корея	4,49	4,52	4,53	4,49
Порт Восточный (ППК-3)* – Китай	6,98	7,04	7,06	6,98
Порт Восточный (ППК-3)* – Тайвань	8,35	8,43	8,45	8,35
Порт Восточный (ППК-3)* – Япония	5,36	5,40	5,41	5,35
Порт Восточный (ППК-3)* – Вьетнам	13,17	13,29	13,33	13,17
Тамань – Западное побережье Индии	30,39	29,58	30,00	30,20
Тамань – Восточное побережье Индии	35,01	34,27	34,66	34,86
Тамань – Вьетнам	39,70	38,95	39,38	39,27
Тамань – Южная Корея	43,73	43,02	43,44	43,24

* – Универсальный производственно-перегрузочный комплекс Восточного порта

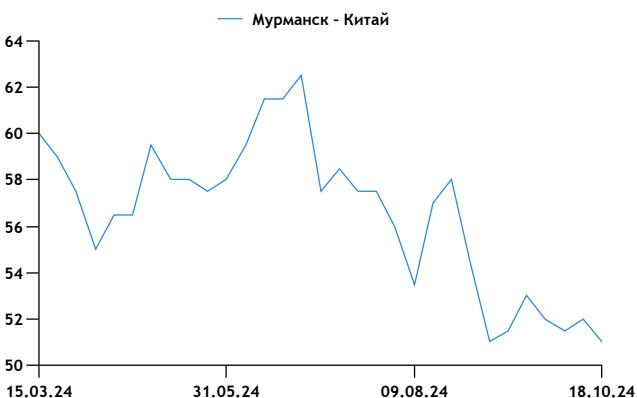
Ставки фрахта сухогрузов класса Capesize на условиях годового тайм-чартера для перевозки угля \$/m				
Маршрут/регион	18 окт. 24	11 окт. 24	4 окт. 24	27 сент. 24
Порты Черного и Средиземного морей				
Тамань – Эрен/Зонгулдак	4,42	4,44	4,43	4,46
Тамань – Искендерун	9,26	8,60	8,93	9,16
Азиатско-Тихоокеанский регион				
Тамань – Западное побережье Индии	20,70	20,15	20,43	20,72
Тамань – Восточное побережье Индии	25,25	24,76	25,02	25,32
Тамань – Южная Корея	30,36	29,88	30,16	30,29
Порт Восточный (ППК-3)* – Южная Корея	6,04	6,24	6,31	5,98
Порт Восточный (ППК-3)* – Китай	5,67	5,87	5,94	5,61
Порт Восточный (ППК-3)* – Тайвань	6,34	6,58	6,66	6,27
Ванино – Южная Корея	7,07	7,31	7,40	7,00
Ванино – Китай	6,70	6,94	7,02	6,63
Ванино – Тайвань	7,41	7,70	7,79	7,34
Ванино – Восточное побережье Индии	17,33	17,98	18,13	17,37

* – Универсальный производственно-перегрузочный комплекс Восточного порта

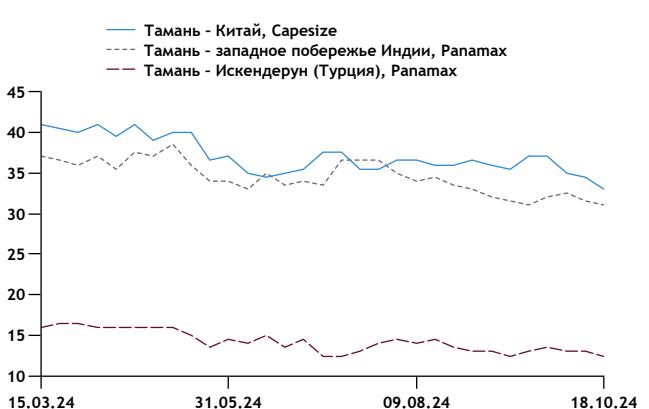
Среднемесячные ставки фрахта сухогрузов для перевозок российского угля \$/m				
Маршрут/регион	Объем партии, тыс. т	сент. 24	± авг. 24	
Черное море				
Тамань – Китай	160	36,38	0,08	
Тамань – западное побережье Индии	75	31,63	-2,37	
Тамань – Искендерун (Турция)	75	13,00	-0,90	
Балтийское море				
Усть-Луга – западное побережье Индии	75	39,50	-2,00	
Усть-Луга – Китай	75	47,63	-3,07	
Усть-Луга – Искендерун (Турция)	75	18,00	-2,30	
Баренцево море				
Мурманск – Китай	75	51,88	-3,92	
Азиатско-Тихоокеанский регион				
Порт Восточный – Южная Корея	75	7,75	0,35	
Порт Восточный – Северный Китай	75	8,38	-0,02	
Порт Восточный – Южный Китай	75	10,00	0,00	
Порт Восточный – Северный Китай	30	12,25	-0,85	

УГОЛЬ/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

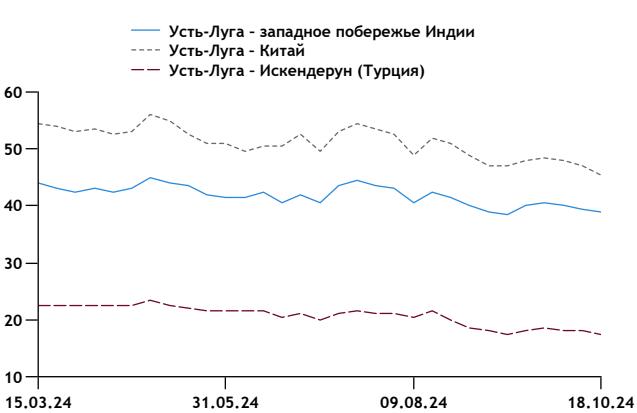
Стоимость перевозки российского угля из Баренцева моря, Panamax



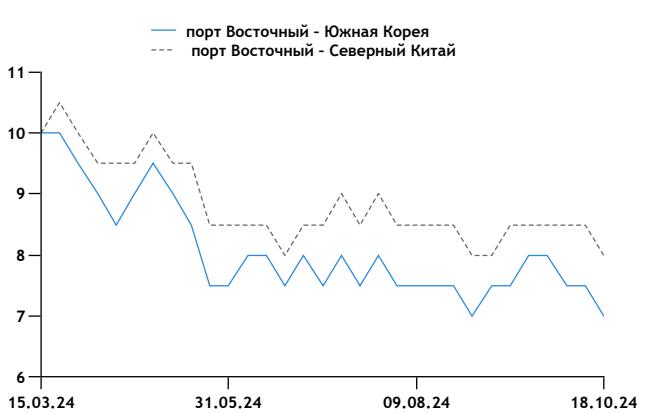
Стоимость перевозки российского угля из Черного моря



Стоимость перевозки российского угля из Балтийского моря, Panamax



Стоимость перевозки российского угля из Азиатско-Тихоокеанского региона, Panamax



МЕТАЛЛЫ/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Непогода в Черном море замедлила оборачиваемость флота, что привело к дефициту тоннажа

Ставки фрахта балкеров на юге выросли

Стоимость перевозки продукции черной металлургии судами дедвейтом до 10 тыс. т из российских портов Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) за рубеж в октябре повысилась. Ухудшение погодных условий и замедление оборачиваемости флота привели к росту ставок фрахта малотоннажных сухогрузов на коротких маршрутах.

Транспортировка лома черных металлов партиями по 3–5 тыс. т из *Ростова-на-Дону* и *Ейска* (Краснодарский край) в *турецкие порты Мраморного моря* в октябре подорожала в среднем на \$2–3/т к уровню предыдущего месяца, до \$30–33/т.

Длительные простоя судов в ходе выгрузки зерна в накопители на рейде порта Кавказ (Краснодарский край) в Керченском проливе в прошлом месяце из-за ухудшения погодных условий достигали двух и более недель, что привело к снижению оборачиваемости судов и росту ставок фрахта небольших сухогрузов, по информации судовых брокеров. Вместе с тем частые туманы в турецких проливах дополнительно повлияли на сроки доставки грузов в порты Мраморного и Средиземного морей.

Стоимость перевозки стальной заготовки партиями по 3–5 тыс. т из *Новороссийска* (Краснодарский край) в *Зонгулдак* (Турция) и *турецкие порты Мраморного моря* в октябре увеличилась на \$1/т к уровню ставок в сентябре, до \$17–19/т и \$19–21/т соответственно.

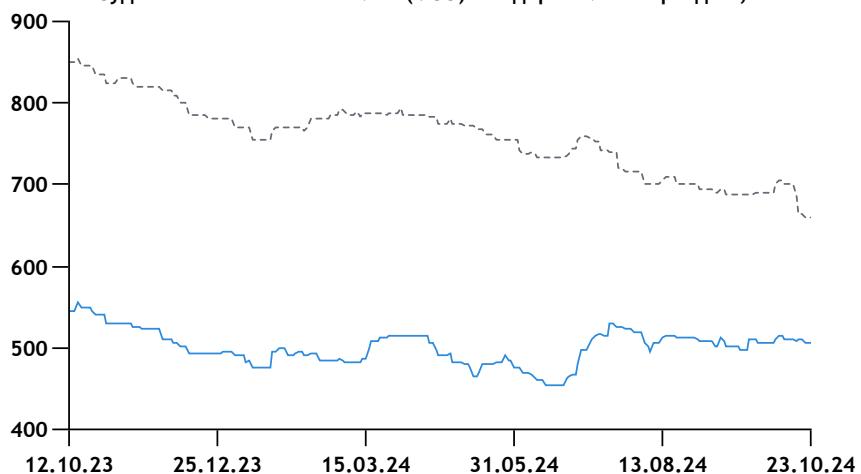
Объем экспорта черных металлов из портов АЧБ в сентябре сократился на 16,5% (182 тыс. т) по сравнению с прошлым месяцем, до 924 тыс. т, по данным участников рынка. Наиболее существенно уменьшились отгрузки из Новороссийска – на 17,4% (125 тыс. т), до 592 тыс. т.

Экспорт продукции черной металлургии в ближайшие месяцы может продолжить снижаться. Причиной этому может стать введение Турцией пошлин на импорт горячекатанных рулонов из России, Китая, Индии и Японии в начале октября.

Стоимость бункерного топлива (доб Краснодарский край)

\$/м

— Бункерный мазут с содержанием серы до 0,5%
--- Судовое маловязкое топливо (MGO) с содержанием серы до 0,1%



МЕТАЛЛЫ/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

В ходе проведенного аудита министерство торговли Турции выявило, что импорт продукции из этих стран наносит ущерб внутреннему производству, и дополнительно к существующему налогу на стальную продукцию в размере 13–15% ввело пошлины, которые в зависимости от поставщика составят от 6,1% до 43,31%. Для российских производителей, включая Магнитогорский металлургический комбинат (ММК) и Новолипецкий металлургический комбинат (НЛМК), пошлины установлены в размере 6,1–9%, по данным министерства торговли Турции.

Перевозка стальных заготовок и чугуна партиями по 8–10 тыс. т из **Новороссийска** в **Зонгuldак** и **Самсун** (оба – в Турции) к 18 октября подорожала в среднем на \$1–3/т по сравнению с прошлым месяцем и составила \$17–21/т и \$16–20/т соответственно.

Стоимость морской перевозки стальной заготовки партиями по 8–10 тыс. т из **Новороссийска** в **Александрию** (Египет) и **Искендерун** (Турция) увеличилась более заметно – на \$3–5/т и 4–5/т по сравнению с сентябрем, до \$33–35/т и \$31–33/т соответственно. Удорожание перевозки черных металлов в средиземноморские порты было поддержано ростом экспорта зерновых грузов в Египет и Алжир, куда, в том числе, отправляется зерно партиями до 10 тыс. т (см. стр. 62–64).

Ставки фрахта сухогрузов для транспортировки стальной заготовки \$/т					
Порт отгрузки	Регион поставки	Объем партии, тыс. т	18 окт.	4 окт.	20 сент.
Новороссийск	Зонгулдак (Турция)	3–5	17,0–19,0	18,0–20,0	16,0–19,0
Новороссийск	Дилискелеси, Мраморное море (Турция)	3–5	19,0–21,0	19,0–22,0	18,0–21,0
Новороссийск	Зонгулдак (Турция)	8–10	17,0–21,0	17,0–20,0	15,0–18,0
Новороссийск	Александрия (Египет)	8–10	33,0–35,0	32,0–34,0	28,0–32,0
Новороссийск	Искендерун (Турция)	8–10	31,0–33,0	29,0–32,0	26,0–29,0
Новороссийск	Искендерун (Турция)	25–30	19,0–23,0	18,0–22,0	17,0–20,0
Новороссийск	Манила (Филиппины)	25–30	65,0–69,0	68,0–71,0	67,0–70,0
Новороссийск	Сингапур	40–50	51,0–55,0	54,0–57,0	54,0–57,0
Порты Дальнего Востока	Тайвань	25–30	–	–	–
Порты Дальнего Востока	порты Северного Китая	25–30	–	–	–

Ставки фрахта сухогрузов для транспортировки лома черных металлов \$/т					
Порт отгрузки	Регион поставки	Объем партии, тыс. т	18 окт.	4 окт.	20 сент.
Ростов-на-Дону/Ейск	Дилискелеси, Мартас, Мраморное море (Турция)	3–5	30,0–33,0	37,0–42,0	27,0–31,0
Санкт-Петербург	Искендерун (Турция)	25–30	40,0–42,0	39,0–43,0	39,0–43,0

Ставки фрахта сухогрузов для транспортировки чугуна \$/т					
Порт/регион отгрузки	Порт поставки	Объем партии, тыс. т	18 окт.	4 окт.	20 сент.
Новороссийск	Маргера (Италия)	8–10	38,0–42,0	38,0–42,0	37,0–39,0
Новороссийск	Самсун (Турция)	8–10	16,0–20,0	17,0–19,0	15,0–17,0
Новороссийск	Искендерун (Турция)	20–25	18,0–22,0	17,0–21,0	16,0–20,0
Новороссийск	Маргера (Италия)	25–30	24,0–28,0	23,0–27,0	22,0–26,0

* – без учета погрузки судов на условиях *Customary Quick Despatch (CQD)*

МЕТАЛЛЫ/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Спрос на Handysize в Средиземноморье растет

Перевозка черных металлов балкерами класса Handysize (дедвейт – 15–35 тыс. т) из Новороссийска в порты Средиземного моря в октябре подорожала относительно прошлого месяца. Ставки фрахта сухогрузов такого размера начали расти с июля после старта нового сельскохозяйственного сезона, так как фрахтователи активно задействуют данные сухогрузы для поставок зерна за рубеж.

Стоимость перевозки стальной заготовки партиями по 25–30 тыс. т из **Новороссийска** в **Искендерун** в октябре увеличилась на \$2–3/т относительно сентября, до \$19–23/т. Доставка аналогичных партий чугуна в **Маргеру** (Италия) за месяц подорожала на \$2/т, до \$24–28/т.

Цена на транспортировку лома черных металлов партиями по 25–30 тыс. т из **Санкт-Петербурга** в **Искендерун** в октябре почти не изменилась и составляла в среднем \$40–42/т (см. табл.).

Участники рынка считают, что ставки фрахта судов Handysize продолжат умеренный рост в ноябре, так как спрос на этот класс судов на зерновом рынке будет сохраняться.

ЗЕРНО/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Российские экспортеры зерна наращивают поставки в страны Северной Африки

Перевозка пшеницы в Северную Африку дорожает

Стоимость транспортировки зерна сухогрузами класса Handysize (дедвейт – 15–35 тыс. т) из российских портов Черного моря в Египет и Алжир в октябре увеличилась по сравнению с сентябрем вследствие повышения объемов поставок пшеницы в эти страны в прошлом месяце.

Перевозка зерна партиями по 25–30 тыс. т из **Новороссийска** (Краснодарский край) в **Александрию** (Египет) к середине октября подорожала в среднем на \$2–4/т относительно прошлого месяца, до \$19–22/т, по данным участников рынка. В отдельных сделках для срочных отгрузок стоимость фрахта могла достигать \$23/т.

Объем поставок российского зерна в Египет в сентябре составил около 1 млн т, увеличившись с 680 тыс. т месяцем ранее, по данным аналитической платформы Kpler. Участники рынка допускают, что после того, как в августе Государственное агентство по закупкам продовольствия Египта (General Authority for Supply Commodities, GASC) не смогло закупить на тендере 3,8 млн т пшеницы, заключив сделки лишь на отгрузку 280 тыс. т, оно могло провести частные переговоры с российскими продавцами, договорившись о повышении поставок пшеницы в ближайшие месяцы.

Стоимость перевозки зерна балкерами Handysize из **Новороссийска** в **порты Алжира** в середине октября составила в среднем \$27–29/т, что на \$2–3/т больше, чем месяцем ранее, по данным участников рынка.

Российские экспортеры также увеличили в сентябре поставки зерна в Алжир – на 94 тыс. т относительно августа, до 326 тыс. т, по данным Kpler. Отгрузки пшеницы в эту страну в ближайшие месяцы также могут вырасти. В начале октября Государственное зерновое агентство Алжира (OAIC) провело тендер на закупку около 510 тыс. т пшеницы с поставкой в ноябре. Средняя цена составила \$262,50/т (cif порты Алжира), что за вычетом расходов на фрахт и страхование сопоставимо с ценой российской пшеницы на условиях поставки fob Новороссийск в начале октября: \$227–228/т. Российские поставщики занимают устойчивое положение на рынке Алжира, и, вероятнее всего, основной объем пшеницы в рамках этого тендера будет приобретен в России, считают участники рынка.

Всего с начала текущего сельскохозяйственного сезона 2024/2025 – с 1 июля текущего года – экспорт российского зерна в Алжир составил около 690 тыс. т, что примерно соответствует объемам поставок за аналогичный период прошлого сезона, по данным Kpler.

Экспорт в Азию сократился

Отгрузки зерна из российских портов Черного моря в сентябре уменьшились до 3 млн т по сравнению с 3,4 млн т в августе. Основными причинами сокращения стало ухудшение погодных условий и снижение цен на пшеницу.

Судами Handysize и Handymax (дедвейт – 40–50 тыс. т) было перевезено около 1 млн т зерна, а на отправки сухогрузами типоразмеров Panamax (дедвейт – 60–80 тыс. т) и Supramax (дедвейт – 50–60 тыс. т) пришлось примерно 740 тыс. т и 608 тыс. т соответственно, по данным Kpler.

ЗЕРНО/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Основное снижение отмечалось при поставках в Саудовскую Аравию — на 194 тыс. т, до 110 тыс. т, и в Бангладеш — на 251 тыс. т, до 100 тыс. т. Впрочем, в ближайшие месяцы Саудовская Аравия и Бангладеш могут повысить закупки в России. Так, в первых числах октября Саудовская Аравия приобрела около 307 тыс. т пшеницы, предположительно российской, с доставкой в период с 10 декабря по 25 января следующего года. Всего страна зарезервировала поставку пяти партий пшеницы различного объема, от 55 тыс. т до 65 тыс. т, по \$260–277/т (cif порты Красного моря), по данным участников рынка.

Бангладеш в начале октября объявил международный тендер на покупку 50 тыс. т пшеницы с доставкой в течение 40 дней после открытия банковского аккредитива.

Бангладеш импортирует в этом сельскохозяйственном сезоне около 6,9 млн т пшеницы по сравнению с 6,8 млн т годом ранее, согласно оценке министерства сельского хозяйства США (USDA). Потребление пшеницы в стране вырастет на 300 тыс. т, до 7,95 млн т, с учетом накопленных запасов.

После введения Индией в мае 2022 г. запрета на экспорт пшеницы Бангладеш начал искать альтернативных поставщиков, в частности из России, и местные мукомолы предпочитают именно российское зерно, по информации участников рынка. В июле – сентябре из российских портов Черного моря в Бангладеш было доставлено около 665 тыс. т зерновых грузов, что сопоставимо с объемами экспорта за аналогичный период прошлого года, по данным Kpler. Фрахт Supramax для перевозки пшеницы партиями по 50–60 тыс. т из *Новороссийска* в *Бангладеш* к середине октября снизился на \$3–4/т к уровню ставок в сентябре, в среднем до \$51–54/т, по данным участников рынка.

Сокращение объема экспорта пшеницы из России могло быть следствием удешевления продукции в первой половине сентября, когда российские экспортеры стали придерживать объемы, считают участники рынка. Спотовые партии российской пшеницы в сентябре подешевели в среднем на \$0,90/т по сравнению с августом, до \$218,37/т (fob Новороссийск), по данным Argus. По информации участников рынка, высоких темпов экспорта зерна по демпинговым ценам и щедрых скидок для посредников на зарубежных госзакупках больше не будет. «Союз будет мониторить отгрузки на экспорт со всех базисов с целью выявления недобросовестных экспортёров», — сообщил Argus председатель правления Союза экспортёров зерна Эдуард Зернин. В ходе совещания Минсельхоза России с членами Союза экспортёров зерна прошедшего 11 октября был определен список из 13 стран, с которыми российские экспортёры будут заключать прямые сделки, без привлечения иностранных трейдеров. В список покупателей вошли: Египет, Тунис, Алжир, Марокко, Иордания, Саудовская Аравия, Бангладеш, Катар, Кувейт, Южная Корея, Пакистан, Индия и Ирак. Решение будет распространяться на все контракты для поставок продукции в страны из списка начиная с 11 октября, говорится в сообщении Союза экспортёров зерна.

Негативно на поставки повлияло и ухудшение погоды в российских портах во второй половине сентября. Участники рынка сообщили о длительных простоях судов в Керченском проливе в сентябре, где в акватории порта Кавказ (Краснодарский край) осуществляется рейдовая перевалка зерна, поступающего малотоннажным флотом из азовских портов на накопители. Ожидание выгрузки на накопители в прошлом месяце могло достигать до двух недель. Экспорт зерна из порта Кавказ в сентябре сократился до 1,4 млн т с почти 1,5 млн т в августе, по данным участников рынка.

ЗЕРНО/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Снижение уровня воды в реке Дон в середине сентября также ограничило отгрузки зерновой продукции на водный транспорт с местных терминалов. Объем экспорта зерна из порта Ростов-на-Дону (Ростовская обл.) в сентябре снизился до 353 тыс. т с 583 тыс. т месяцем ранее, по данным участников рынка.

Смягчение запрета Турцией на импорт пшеницы, введенного правительством страны 21 июня этого года, может способствовать открытию этого рынка для российских экспортёров. По данным Ассоциации производителей муки Турции (TUSAFF) и участников рынка, частные потребители в этой стране смогут получать квоты на импорт пшеницы с 15 октября, когда завершится действие запрета на ввоз продукции.

Турецкие покупатели смогут приобрести на мировом рынке не более 15% от объема переработки, а оставшийся объем они обязаны закупить из ресурсов Государственного зернового управления страны (ТМО), говорится в письме TUSAFF участникам рынка с копией которого ознакомился Argus. После введения запрета на ввоз пшеницы российская продукция продолжала поступать в турецкие порты для хранения на складах или последующего реэкспорта в другие страны.

Конкуренты снизили предложение

Общий экспорт зерна из стран Черноморского бассейна в сентябре уменьшился примерно на 2,8 млн т, до 7,2 млн т, включая около 3 млн т продукции, отгруженной из российских портов, по данным Kpler и участников рынка.

Украинские экспортёры в сентябре сократили поставки на мировой рынок на 800 тыс. т относительно прошлого месяца, до 2,6 млн т, по данным Kpler. Стоимость пшеницы в украинских портах в прошлом месяце оценивалась в среднем в \$223,38/т (fob Рени/Измаил), что на \$0,90/т выше уровня августа и на \$5,01/т дороже предложений российских поставщиков в сентябре, по данным Argus. По информации участников рынка, украинские продавцы сосредоточились на поставках фуражного зерна, а в конце месяца некоторые из них и вовсе отзывали свои заявки на перевалку пшеницы в портах. Это, возможно, связано с трудностями с реализацией продукции ввиду высокой конкуренции с российскими производителями, со снижением урожая и проблемой с фрахтом судов, готовых заходить в украинские порты. Дополнительное влияние на отгрузки продукции могли оказать длительные задержки судов в черноморских проливах из-за частых туманов.

Ожидание прохода проливов Босфор и Дарданеллы в обе стороны в конце третьей декады сентября составляло 7–9 суток, а среднее время ожидания транзита через проливы в обе стороны в прошлом месяце увеличилось до 6,5 суток с 4 суток месяцем ранее, по данным участников рынка.

Отгрузки зерна из портов Румынии и Болгарии в сентябре также сократились – на 420 тыс. т и 546 тыс. т, до 880 тыс. т и 535 тыс. т соответственно, по данным Kpler. Уменьшение объемов экспорта зерна из этих стран произошло в том числе за счет сокращения транзита продукции из Украины, которая поступает в порты этих стран для дальнейшей отправки на мировой рынок.

ЗЕРНО/КАРБАМИД/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Спрос на сухогрузы среди поставщиков зерна в Каспийском регионе остается активным

Транзит туркменской серы через Азербайджан возобновился

Торговые компании в сентябре возобновили морские поставки туркменской серы через Азербайджан, приостановленные в апреле 2023 г.

Сухогруз Pola Miropia 24 сентября вывез из Туркменбashi в азербайджанский порт Алят 6,5 тыс. т гранулированной серы производства ГПЗ в Галкыныше (Туркмения). Большая часть объемов могла быть доставлена в Туркменбashi со станции Солтанбент, на востоке страны. Из Алята данный объем будет отгружен по железной дороге в направлении грузинского порта Поти.

«Первая партия туркменской серы уже погружена на вагоны для отправки в Грузию. В ближайшее время ожидаем прибытие второго судна с серой», — сообщил отраслевой источник в Азербайджане.

Стоимость транспортировки удобрений сухогрузами из *туркменских портов в порты Азербайджана* в конце сентября оценивалась в среднем в \$20–21/т, как и месяцем ранее. Поддержку ставкам фрахта в ближайшее время может оказать активный спрос на сухогрузы со стороны поставщиков зерна из каспийских портов, полагают экспедиторы.

Суммарные транспортные расходы при комбинированных отгрузках серы из Туркменбashi в Поти и Батуми (Грузия) в сентябре оценивались в \$65–90/т.

При этом большинство экспортёров по-прежнему предпочитают вывозить партии туркменской серы в направлении иранского порта Бендер-Аббас в Персидском заливе из-за более низких транспортных затрат и привлекательных цен в регионе. В текущем году по маршруту Солтанбент (Туркмения) – Бендер-Аббас вывозится в среднем 70–80 тыс. т/месяц серы, по оценке участников рынка. Расходы на железнодорожные отгрузки по этому маршруту с поставкой через туркменско-иранский пограничный переход Серахс – Серахс оцениваются в \$55–60/т.

«Котировки серы в регионе Черного моря значительно ниже, чем в Персидском заливе. На стоимость серы в черноморских портах влияет предложение крупных объемов недорогого продукта из России», — отметил один из участников рынка на отраслевой конференции Argus в сентябре.

Накопленные в туркменских хранилищах запасы серы в середине сентября оценивались в 1,2–1,5 млн т, по данным участников рынка. В ближайшей перспективе суммарный экспорт туркменской серы может вырасти до 120–150 тыс. т/месяц, что позволит сократить ее запасы в стране, считают представители торговых компаний.

Морские перевозки туркменского карбамида в азербайджанские порты активизировался в сентябре. В сентябре из туркменских портов в направлении Азербайджана было отгружено 58,2 тыс. т карбамида по сравнению с 50,1 тыс. т – месяцем ранее. К перевозкам удобрений из Туркмении в этом месяце привлекались туркменские, российские и азербайджанские сухогрузы.

Линия по выпуску гранулированного карбамида мощностью 635 тыс. т/год на заводе в туркменском Мары была остановлена 25 сентября на двухмесячный плановый ремонт, что может ограничить экспортные отгрузки, по данным участников рынка.

Из азербайджанских портов партии туркменского карбамида доставляются на перевалочные комплексы Грузии.

Госнефтекомпания Азербайджана (ГНКАР) планирует реализовать 30 тыс. т гранулированного карбамида с отгрузкой в октябре навалом из Поти и/или Батуми, а также 20 тыс. т с отправкой в биг-бэгах из Трабзона (Турция).

Ставки фрахта на Каспии		\$/т
	сент.	± авг.
Сухогрузы (зерно)		
Актау – иранские порты	24–25	5,50
Астрахань – иранские порты	28–32	4,50
Сухогрузы (карбамид)		
Туркменские порты – азербайджанские порты	20–21	0,00

ЗЕРНО/КАРБАМИД/МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Перевозки зерна в Иран через Каспий дорожают

Ставки фрахта сухогрузов при поставках зерна в Иран через Каспий выросли в сентябре относительно августа. Стоимость транспортировки увеличилась на фоне растущего спроса на балкеры со стороны поставщиков зерна в Казахстане и России, сообщили участники рынка.

Дополнительную поддержку ставкам фрахта оказывают медленные темпы разгрузки в иранских портах и скопление сухогрузов в районе Астрахани, по данным участников рынка.

«В Иране прошел крупный тендер на закупку зерна, и поставщики в сентябре активно привлекали флот для предстоящих поставок», — отметил участник рынка. Судовладелец планирует в октябре использовать недавно отремонтированный сухогруз для перевозок казахстанского зерна.

Транспортировка зерна из *Астрахани в иранские порты* оценивалась в конце сентября в среднем в \$28–32/т по сравнению с \$24–27/т — месяцем ранее.

Транспортировка зерна из *Актау в иранские порты* в конце сентября оценивалась в среднем в \$24–25/т относительно \$18–20/т — месяцем ранее. В сентябре из Актау активизировались морские отгрузки в Иран, после того как в августе в порт было доставлено 30 тыс. т казахстанского зерна. Перевозчик зафрахтовал сухогруз для поставки сентябрьской партии зерна из Актау до иранского порта по \$24/т.

Ставки фрахта сухогрузов при поставке зерна из Махачкалы в иранские порты оценивались в конце сентября в \$23–24/т по сравнению с \$20–22/т — месяцем ранее.

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Ослабление спроса на стройматериалы оказало давление на объемы речных перевозок

Речные перевозки сезонно сократились

Перевозки сухих грузов по внутренним водным путям (ВВП) европейской части России в сентябре сократились на 17% относительно предыдущего месяца, до почти 4,4 млн т. Негативная динамика обусловлена сокращением поставок массовых строительных материалов — песка и гравия — на 19%, до 3,1 млн т. Кроме того, речные перевозки зерновых грузов после рекордов августа сократились на 6%, до 642 тыс. т.

Перевозки **песка** по реке составили в прошлом месяце 977 тыс. т, что на 36% меньше, чем месяцем ранее. Довольно существенно снизились объемы в Ярославской области, а также в Чувашии и Нижегородской области, что связано с завершением строительного сезона и сокращением спроса, сообщил источник на одном из транспортных предприятий. «В августе создавались запасы перед завершением речной навигации. Кроме того, в августе мы возили песок на коротком плече на свои площадки и могли перевозить по 10–12 тыс. т/сут. по сравнению с обычными 8 тыс. т/сут.», — сообщил он.

В то же время спрос на строительные материалы в текущем году существенно ниже, чем в прошлом, по данным этого источника. «Местные автодорожники сократили потребление примерно на 30%, строители — на 15–16%. Строительство новых жилых объектов у нас просело на 38%», — рассказал он.

В Татарстане перевозки песка в сентябре, напротив, увеличились на 12%, до 303 тыс. т, что может быть связано с подготовкой к саммиту БРИКС, который прошел в Казани с 22 по 24 октября, по мнению источника в другой компании.

Речные перевозки крупнейших номенклатур сухих грузов*		тыс. т	
Номенклатура	сент. 24	± авг. 24, %	± сент. 23, %
ПГС	1243,5	-6,6	33,1
Песок	977,1	-35,9	147,2
Зерновые и зернобобовые грузы	642,4	-5,9	26,6
Гравий	435,9	-14,7	22,4
Щебень	460,2	-0,8	-14,7
Соль	185,2	-28,9	-1,4
Гипсовый камень	113,8	-0,2	32,4
Сера	87,1	-27,3	-32,3
Отсев	50,9	-2,1	-22,4
Металл	54,3	25,9	-24,5
Цемент	33,2	23,6	68,3
Металлолом	18,6	-15,1	-30,4
Лесные грузы	14,3	4,0	-11,7
Доломит	13,4	0,6	212,8
Шлак	10,0	-18,8	-22,2
Прочие грузы	18,5	-45,2	-21,0
Всего	4358,5	-16,6	29,1

* — речные отгрузки в европейской части России, а также транзит

— по данным участников рынка

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Перевозки **зерна** в прошлом месяце сократились ввиду ветреной погоды в Азовском море и усложнения перевалки в порту Кавказ (Краснодарский край), сообщил источник в судоходной компании. «В прошлом году перевели выгрузку из района Крымского моста в районы № 3 и 7, в которых штормовая обстановка случается чаще. В августе стояла тихая погода, поэтому число судов, простоявших под выгрузкой, у нас не превышало шести-семи, а в сентябре – в среднем 20», – рассказал источник. Спрос на перевозку зерновых остается высоким, по его словам. Отгрузки зерновых в Азовское море в сентябре уменьшились на 28,5%, до 281 тыс. т, но перевозки к астраханским причалам и напрямую в Иран выросли на 63,5%, до 274 тыс. т.

Поставки **соли** по реке в сентябре составили 185 тыс. т, на 29% меньше, чем в августе, что связано с ослаблением спроса, рассказал источник в одной из судоходных компаний. «По сравнению с прошлым годом мы перевезли на 40–50 тыс. т больше соли, но контракты на текущий год закончились», – сообщил он. Большая часть перевозимой по реке соли – техническая и используется коммунальными службами для борьбы с обледенением дорог. Поставки соли из Пермского края снизились на 37%, до 90 тыс. т, но из Астраханской области увеличились – на 17%, до 71 тыс. т, так как на юге Поволжья активная подготовка к зиме в сентябре продолжалась.

В сентябре увеличились поставки **цемента и металлов**. Речные отгрузки цемента составили 33 тыс. т, на 8 тыс. т больше, чем в августе, чему способствовало начало поставок клинкера производства Вольского цементного завода (Саратовская обл.) в Набережные Челны (Татарстан). Отгрузки черных металлов выросли на 11 тыс. т, до 54 тыс. т. Помимо увеличения отгрузок с Череповецкого завода «Северстали» (Вологодская обл.), дополнительные объемы предъявили и поставщики из других регионов – Самарской и Саратовской областей.

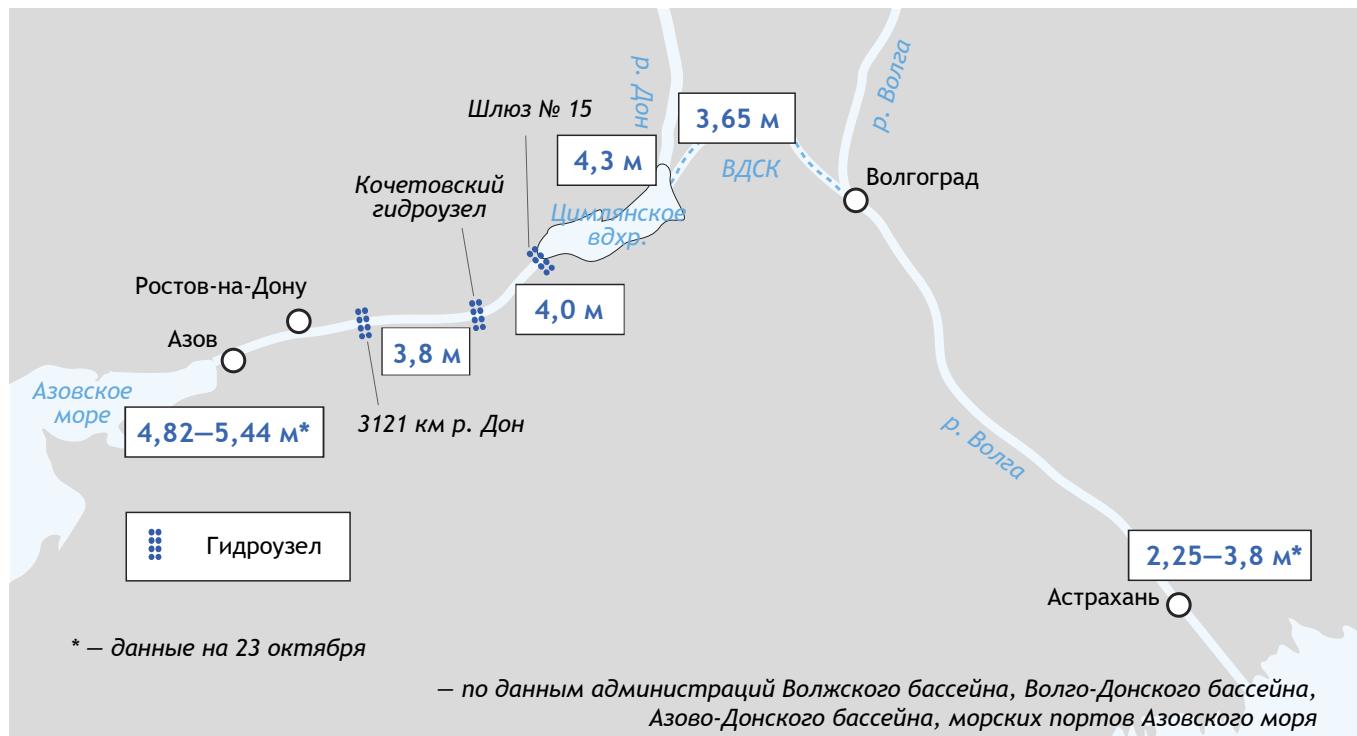
Крупнейшие речные перевозчики сухих грузов*		тыс. т		
Судовладелец/оператор	сент. 24	± авг. 24, %	± сент. 23, %	
Волжское пароходство	603,4	-22,0	-1,0	
Бункер	235,7	9,8	–	
Саратовское речное транспортное предприятие	230,4	-10,2	360,8	
Порт Тольятти	214,6	-21,5	457,0	
Волжская судоходная компания	199,9	-4,1	-8,8	
Татфлот	180,1	-4,0	75,2	
Барий	150,4	-12,0	11,8	
Чебоксарский речной порт	142,5	-58,7	345,6	
Кама	140,5	-0,2	55,2	
Алтын Яр	135,5	-28,4	6,7	
Камская речная компания	110,0	0,5	120,9	
Камская судоходная компания	98,9	-36,6	-46,3	
Средне-Волжская фрахтовая компания	78,9	-26,2	–	
Дон-Шип	78,0	3,7	15,3	
Ярославский речной порт	68,8	-60,1	151,5	
Прочие перевозчики	1690,8	-8,4	2,9	
Всего	4358,5	-16,6	29,1	

* – речные отгрузки в европейской части России, а также транзит

– по данным участников рынка

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Прогноз глубин в Волго-Донском и Азово-Донском каналах с 21 по 31 октября



НОВОСТИ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

РЖД и БЖД расширяют сотрудничество

Генеральный директор – председатель правления РЖД Олег Белозеров, начальник Белорусской железной дороги (БЖД) Валерий Веренич и Государственный секретарь Союзного государства Дмитрий Мезенцев обсудили вопросы взаимодействия в железнодорожной сфере, сообщила российская госкомпания в конце сентября.

Для обеспечения функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства на 2024–2026 гг. реализуются межправительственные соглашения о транспортировке белорусских экспортных грузов, а также совместные инфраструктурные железнодорожные проекты, отметил Белозеров. Так, реализация комплексного проекта по развитию железнодорожной инфраструктуры в направлении портов северо-запада России идет в соответствии с установленными сроками.

В 2023 г. объем грузоперевозок между Россией и Белоруссией увеличился почти на 34%, превысив 46 млн т, по данным РЖД. В этом году отгрузки белорусских грузов на экспорт продолжают расти.

Железнодорожная транспортировка сухих грузов между странами в экспортно-импортном сообщении составила по итогам девяти месяцев 16,84 млн т по сравнению с 18,12 млн т – за аналогичный период прошлого года, по данным экспедиторов. В то же время объем транзита белорусских сухих грузов через территорию России вырос за тот же период примерно на четверть, до 11,77 млн т.

НОВОСТИ

ТЕРМИНАЛЫ/КОНТЕЙНЕРЫ/УГОЛЬ/УДОБРЕНИЯ

«Колмар» планирует новые мощности в порту Ванино

Якутский производитель коксующегося угля «Колмар» в октябре объявил тендер на предпроектную проработку вариантов развития стивидорных мощностей в порту Ванино (Хабаровский край), где компании принадлежит угольный терминал «Ванинотрансуголь» (ВТУ). В настоящее время инвестор выбирает между строительством специализированного контейнерного и универсального перегрузочного комплекса.

Первый вариант предусматривает организацию перевалки 350 тыс. 20-футовых контейнеров (TEU)/год на территории ВТУ. Согласно второму варианту, помимо аналогичного комплекса по обработке контейнеров, планируются дополнительные мощности по перевалке 3 млн т/год удобрений, 5 млн т/год нефтепродуктов, 2 млн т/год глинозема, а также 2 млн т/год сжиженного углеводородного газа (СУГ). Многопрофильный перегрузочный комплекс может появиться на мысе Токи на пустующих землях, принадлежащих компании «Прайм», которая является «одним из юридических лиц холдинга [«Колмар»], отвечающих за портовые проекты», по словам источника в отрасли. По его данным, угольщики еще несколько лет назад рассматривали возможность строительства контейнерного терминала в Ванино. В «Колмаре» тему новых стивидорных проектов не прокомментировали.

Специализированных мощностей по работе с контейнерами в Ванине сейчас нет, но в 2021 г. Ванинский морской торговый порт отчитывался о приеме судна вместимостью 211 контейнеров впервые за 10 лет. В основном местные терминалы работают с углем и нефтепродуктами в экспортном сообщении. Кроме того, через Ванино импортируются существенные объемы китайского глинозема — по итогам января — сентября было ввезено 924 тыс. т проштута, на 4% больше, чем в прошлом году. Импорт глинозема через порты Приморского края вырос на 31,3%, до 1,4 млн т, за тот же период. Такая динамика связана с необходимостью замены украинского сырья, которое заводы «Русала», основного производителя алюминия в России, получали до 2022 г. Глиноземный завод «Русала» в украинском Николаеве производил 1,8 млн т/год глинозема. В 2023 г. «Русал» купил 30% китайской металлургической компании Hebei Wenfeng New Materials, выпускающей это сырье.

Работа с контейнерами в Ванине перспективна, так как импортные ящики могут вывозиться на запад в полувагонах, в которых уголь едет на экспорт, полагает источник на стивидорном рынке. «Колмар» предполагает, что 20% контейнерных мощностей будут загружены экспортным грузопотоком, как указано в техническом задании к тендеру, однако собеседник сомневается, что такие объемы найдутся, с учетом установившегося экспортно-импортного дисбаланса в контейнерных перевозках.

На экспорт через Ванино могут поступать сжиженный газ и нефтепродукты, но операторам будет трудно обеспечить обратную загрузку цистерн, добавил источник. В то же время в Советской Гавани уже реализуется проект перевалки СУГ мощностью 1 млн т/год — об этом в мае договорились Российский фонд прямых инвестиций и китайская нефтехимическая компания Haiwei.

НОВОСТИ

ТЕРМИНАЛЫ/СЕРА

Перевалка комовой серы началась в Тамани

Таманский терминал навалочных грузов (ТТНГ, Краснодарский край) компании «Отэко» запустил в октябре перевалку комовой серы. В компании ожидают, что в текущем году предприятие успеет обработать 100 тыс. т продукта, а в первом полугодии 2025 г. – еще 200 тыс. т.

В июле 2023 г. на ТТНГ был введен в эксплуатацию закрытый склад серы вместимостью 300 тыс. т, а в текущем месяце стартовала закрытая перевалка этого груза. В процессе перевалки сера также будет дробиться до фракции 0–50 мм, пригодной для дальнейшего использования в промышленности, говорится в сообщении компании. Серы, поступающей на ТТНГ по железной дороге, выгружается с помощью вагоноопрокидывателя, расположенного в закрытой галерее, который высypает груз сразу на дробилку, а затем сырье поступает по конвейеру на склад.

«Отэко» располагает в Тамани мощностями по перевалке до 70 млн т/год навалочных грузов, а также 20 млн т/год нефти, нефтепродуктов и СУГ. Таманский терминал навалочных грузов (ТТНГ) может переваливать до 60 млн т/год угля, а также 5 млн т/год удобрений и 5 млн т/год серы. Перевалка гранулированной серы на ТТНГ началась в 2021 г., за январь – август терминал обработал 382 тыс. т продукта, на 11,1% больше, чем годом ранее, по данным участников рынка.

Работа с удобрениями должна стартовать в будущем году, сейчас компания достраивает склад вместимостью 300 тыс. т. Склад будет разделен на 10 секций для различных видов удобрений, откуда по двум полупортальным реклаймерам грузы будут поступать на судно.

НОВОСТИ

УДОБРЕНИЯ/ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ

Правительство увеличило квоты на вывоз удобрений

Экспортная квота для минеральных удобрений на период с 1 декабря текущего по 31 мая будущего года составит 19,2 млн т – на 2,25 млн т, или на 13,3% больше, чем годом ранее. Соответствующее постановление правительства подписано 19 октября.

Синхронно увеличены лимиты на вывоз азотных удобрений – до 11,2 млн т с 9,8 млн т, а также сложных удобрений – до 8 млн т с 7,1 млн т в прошлый период. Правительство квотирует вывоз удобрений на период подготовки к сельскохозяйственному сезону и посевам яровых. Кроме того, в прошлом году было принято решение лимитировать экспорт и в период подготовки к севу озимых: с июня по ноябрь производители удобрений смогут продать на мировой рынок не более 19,7 млн т продукции, в том числе 12,4 млн т азотных и 7,3 млн т сложных удобрений.

Ограничения не коснутся поставок удобрений в Абхазию и Южную Осетию.

Распределением квот по отдельным производителям займется Минпромторг. Департамент химической промышленности ведомства при расчете лимитов опирается на плановые объемы производства и поставок на внутренний рынок за квотируемый период. Ведомство следит за тем, чтобы в первую очередь были обеспечены потребности отечественных аграриев. Поставки удобрений внутри страны происходят по фиксированным ценам, которые нередко выше экспортного паритета, отмечают участники рынка. Экспортные поставки также облагаются пошлиной, размер которой зависит от курса рубля и составляет 4–7%, однако с начала 2025 г. этот сбор будет заменен повышенным налогом на добычу полезных ископаемых.

С декабря 2023 г. по май 2024 экспорт сухих удобрений по железной дороге составил 20,6 млн т по сравнению с 17,1 млн т за период с декабря 2022 г. по май 2023 г., включая поставки на территории, не включенные в квоты, по данным экспедиторов. За весь прошлый год отгрузки на мировой рынок увеличились до 38,2 млн т – на 6,9 млн т, или на 22,1% больше, чем в 2022 г. С января по сентябрь 2024 г. такой экспорт составил 34,7 млн т, на 7,2 млн т, или на 26,2% больше, чем годом ранее.

СТАТИСТИКА

Экспорт сухих грузов из России через северо-запад по железной дороге в сентябре 2024 г.								тыс. т	
Направление	Каменный уголь	Кокс	Руда железная и марганцевая	Химические и минеральные удобрения	Черные металлы	Зерновые и зернобобовые культуры	Прочие лесные грузы	Цемент	Металлы цветные
Выборг	3,84	3,79		11,84	0,06			1,92	
Мурманск	785,77		304,18	263,51	14,55		0,00	0,60	4,61
Санкт-Петербург	13,10	9,80	0,26	1023,88	212,53	17,27	78,89	21,23	66,55
Новый Порт		9,80	0,07	245,05	181,01		18,31		27,20
Санкт-Петербург	13,10		0,19	746,76	31,46	17,27	51,39	21,16	39,30
Шушары				32,07	0,06		9,19	0,07	0,05
Усть-Луга	2072,22	31,45	124,77	1477,56				0,20	
Высоцк						129,56			
Латвия					19,60	210,57			
Вентспилс						23,17			
Латвия						0,27			
Лиепая						98,62			
Рига					19,60	88,51			
Литва				24,07		21,40			
Мукран						21,40			
Финляндия				110,58					
Бусловская				109,13					
Вяртсиля				1,45					
Архангельск				30,33			11,21		
Кандалакша				15,61					
Итого	2874,93	45,04	429,21	2957,37	246,74	378,80	90,10	23,95	71,16

— по данным ж.-д. экспедиторов

 скачать данные из Argus direct

СТАТИСТИКА

Экспорт сухих грузов из России через Дальний Восток по железной дороге в сентябре 2024 г.									тыс. т
Направление	Каменный уголь	Кокс	Руда железная и марганцевая	Химические и минеральные удобрения	Черные металлы	Зерновые и зернобобовые культуры	Прочие лесные грузы	Цемент	Металлы цветные
Ванино	1784,93				0,14				3,08
Владивосток	324,67				21,48	31,74	69,77	0,00	40,58
Находка	1792,48			22,12	96,59	6,03	17,66	0,00	4,66
Посыт	297,44								
Зарубино									35,76
Вера	636,47								
Восточный	2673,37				27,96	12,26	76,99		8,87
Китай	1540,81	0,16	625,31	141,34	0,01	143,98	658,49		75,65
Достык				16,85		18,49	78,01		5,56
Наушки				15,87		9,03	211,26		4,37
Забайкальск	556,67		409,77	86,52	0,01	62,51	258,67		63,04
Гродеково	398,28	0,16	71,12			41,05	68,13		2,68
Камышовая	286,21			8,99					
Алтынколь				13,11		12,89	40,23		
Михайло-Семеновская	299,65		144,42				2,20		
Монголия	0,22			12,23	0,38	0,68	2,38		
Наушки	0,22			12,23	0,38	0,68	2,38		
КНДР	74,97						0,08		
Хасан	74,97						0,08		
Славянка						4,87			
Итого	9125,35	0,16	625,31	175,68	146,56	199,57	825,38	0,01	168,60

— по данным ж.-д. экспедиторов

 скачать данные из Argus direct

СТАТИСТИКА

Экспорт сухих грузов из России через южные порты по железной дороге в сентябре 2024 г.									тыс. т
Направление	Каменный уголь	Кокс	Руда железная и марганцевая	Химические и минеральные удобрения	Черные металлы	Зерновые и зернобобовые культуры	Прочие лесные грузы		Металлы цветные
Азов	9,45								
Астрахань							8,76		
Ейск	37,44								
Тамань	908,28								
Кавказ	73,73	8,02							
Новороссийск	95,51	6,77	240,86	118,08	491,30	1078,12	65,46	29,61	
Ростов-на-Дону	33,59	3,26							
Таганрог	37,69				50,68			9,64	
Темрюк	32,60	20,43			5,00		3,18	35,32	
Туапсе	150,36	23,86		142,99	318,09	195,77		11,63	
СНГ						35,82			
Керчь						19,56			
Казахстан						5,68			
Актау						5,68			
Махачкала						0,14			
Нариманов						0,07			
Жигулевское море			4,44						
Крым						4,42			
Феодосия						4,42			
Итого	1378,65	62,34	245,30	261,08	865,07	1339,50	77,48	86,20	

— по данным ж.-д. экспедиторов

 скачать данные из Argus direct

СТАТИСТИКА

Экспорт сухих грузов из России по железной дороге в сентябре 2024 г.										тыс. т
Направление	Каменный уголь	Кокс	Руда железная и марганцевая	Химические и минеральные удобрения	Черные металлы	Зерновые и зернобобовые культуры	Прочие лесные грузы	Цемент		Металлы цветные
СНГ	143,56	119,55	48,37	124,41	605,83	231,81	255,24	65,21	13,34	
Белоруссия	46,34	2,36	40,21	69,65	173,79	1,17	13,48	39,83	2,26	
Азербайджан	1,51	0,12	5,56	6,55	40,50	177,95	27,96	0,41	0,33	
Казахстан	82,13	110,11		26,68	209,74	13,27	75,11	22,12	5,60	
Узбекистан		1,99		10,40	127,82	1,10	79,25	0,27	5,02	
Таджикистан		1,16	2,11	0,81	7,01	1,51	42,90			
Туркмения					3,00	9,52	5,09			
Киргизия	0,55	0,28	0,21	9,02	33,13	21,20	9,93			
Грузия	13,03	3,53	0,27	1,30	10,85	6,08	1,53	2,58	0,13	
Абхазия					0,13		0,06	1,27		
Афганистан							1,93			
Галаба							1,26			
Термез							0,67			
Польша				21,26						
Брест					10,50					
Мамоново					6,12					
Бузги					3,64					
Свислочь					1,00					
Иран	0,55					8,26	3,76			
Астара	0,55					8,26	3,76			
Итого	144,12	119,55	48,37	145,66	605,96	240,07	260,99	66,48	13,34	

— по данным ж.-д. экспедиторов

 скачать данные из Argus direct

СТАТИСТИКА

Экспорт угля крупнейшими компаниями по железной дороге через северо-запад в сентябре 2024 г.		тыс. т
Грузовладелец/пункт назначения		
Кузбассразрезуголь		654,69
Усть-Луга		654,69
СУЭК		325,85
Мурманск		325,85
Промугольсервис		60,83
Усть-Луга		60,83
Русский уголь		51,02
Усть-Луга		51,02
Коулстар		42,40
Мурманск		18,94
Усть-Луга		23,46
ТТК		39,44
Санкт-Петербург		11,39
Усть-Луга		28,05
Саянпромтранс		32,05
Усть-Луга		32,05
СДС-Уголь		23,45
Усть-Луга		23,45
Мелтэк		12,13
Санкт-Петербург		1,22
Усть-Луга		10,91
УГМК		1,29
Усть-Луга		1,29

— по данным ж.-д. экспедиторов

 скачать данные из Argus direct

СТАТИСТИКА

Экспорт угля крупнейшими компаниями по железной дороге через Дальний Восток в сентябре 2024 г.		тыс. т
Грузовладелец/пункт назначения		
Кузбассрэзуголь		921,86
Вера		35,83
Восточный		787,58
Гродеково		56,20
Михайло-Семеновская		42,25
Евраз		529,96
Восточный		131,42
Гродеково		4,69
Находка		393,85
Эндимион		465,57
Ванино		314,76
Восточный		146,69
Гродеково		4,12
СУЭК		448,70
Ванино		301,73
Восточный		36,43
Находка		110,53
Стройсервис		401,99
Ванино		281,49
Восточный		30,29
Находка		90,22
Мечел		311,44
Ванино		14,00
Посыт		297,44
Промугольсервис		240,65
Восточный		140,07
Забайкальск		4,91
Находка		95,67
Талтэк		193,09
Владивосток		76,29
Восточный		72,99
Находка		43,80
СДС-Уголь		137,72
Восточный		71,69
Находка		66,03
Саянпромтранс		99,90
Восточный		80,73
Гродеково		4,68
Забайкальск		9,77
Михайло-Семеновская		4,72
Эльгауголь		79,54
Гродеково		20,87
Камышовая		50,31
Михайло-Семеновская		8,36
Востсибуголь		78,54
Гродеково		19,34
Забайкальск		24,78
Камышовая		20,09
Михайло-Семеновская		14,33

— по данным ж.-д. экспедиторов

 скачать данные из Argus direct

СТАТИСТИКА

Экспорт угля крупнейшими компаниями по железной дороге через южные порты в сентябре 2024 г.		тыс. т
Грузовладелец/пункт назначения		
Кузбассрэзуголь		377,02
Тамань		304,78
Туапсе		72,24
СДС-Уголь		215,82
Ейск		32,82
Тамань		183,00
СУЭК		115,31
Азов		4,71
Ейск		4,61
Таганрог		37,69
Тамань		68,29
Талтэк		74,62
Тамань		74,62
Промугольсервис		73,92
Новороссийск		36,57
Темрюк		9,29
Туапсе		28,06
Коулстар		49,51
Тамань		49,51
Русский уголь		37,44
Тамань		37,44
Евраз		18,76
Кавказ		9,41
Новороссийск		4,70
Темрюк		4,66
Саянпромтранс		18,46
Новороссийск		6,58
Ростов-на-Дону		11,88
Мелтэк		10,86
Ростов-на-Дону		1,53
Тамань		9,33

— по данным ж.-д. экспедиторов

СТАТИСТИКА

Экспорт основных черных металлов по железной дороге через северо-запад в сентябре 2024 г.						тыс. т
Грузовладелец/пункт назначения	Заготовки стальные прочие	Рельсы	Слябы	Сталь	Трубы из черных металлов	Прочие виды чугун проката черных металлов
Группа НЛМК			138,06	11,76		0,39
Новый Порт			138,06	11,64		
Санкт-Петербург				0,12		0,39
Евраз	0,06	6,23	23,26			2,26
Мурманск						0,22
Новый Порт			23,26			
Санкт-Петербург	0,06	6,23				2,04
Саткинский чугуноплавильный завод					19,60	
Рига					19,60	
Северсталь				10,98	1,36	0,19
Мурманск				0,06		
Новый Порт				2,08		
Санкт-Петербург				8,83	1,36	0,19
Трубная металлургическая компания					6,56	
Мурманск					6,51	
Санкт-Петербург					0,05	
ТМК					6,46	
Мурманск					6,40	
Санкт-Петербург					0,06	
Промышленный металлургический холдинг						4,00
Санкт-Петербург						4,00
Магнитогорский металлургический комбинат				2,98		
Выборг				0,06		
Мурманск				0,07		
Новый Порт				2,45		
Санкт-Петербург				0,40		
Мечел			0,17	0,40		0,53
Мурманск				0,27		0,21
Санкт-Петербург			0,17	0,13		0,33
Металлоинвест					0,13	0,41
Мурманск					0,13	
Новый Порт						0,07
Санкт-Петербург						0,34
Уральская сталь				0,41		
Санкт-Петербург				0,41		
Объединенная металлургическая компания						0,32
Мурманск						0,26
Санкт-Петербург						0,06
Ашинский металлургический завод				0,14		
Санкт-Петербург				0,14		
Новосталь-М						0,07
Санкт-Петербург						0,07

— по данным ж.-д. экспедиторов

 скачать данные из Argus direct

СТАТИСТИКА

Экспорт основных черных металлов по железной дороге через Дальний Восток в сентябре 2024 г.						тыс. т
Грузовладелец/пункт назначения	Заготовки стальные прочие	Слябы	Сталь	Трубы из черных металлов	Чугун	Прочие виды проката черных металлов
Ванино						
Амурсталь						0,14
Владивосток						
Амурсталь						1,72
Магнитогорский металлургический комбинат	0,07		0,24			
Северсталь	0,06		0,06			0,06
Группа НЛМК						0,07
Евраз						0,07
Восточный						
Евраз	26,54					
Наушки						
Евраз						0,13
Трубная металлургическая компания			0,12			
ТМК			0,12			
Находка						
Евраз	28,80	14,27			52,00	
Группа НЛМК		1,22				

— по данным ж.-д. экспедиторов

Экспорт основных черных металлов по железной дороге через южные порты в сентябре 2024 г.						тыс. т
Грузовладелец/пункт назначения	Заготовки стальные прочие	Слябы	Сталь	Чугун	Прочие виды проката черных металлов	
Группа НЛМК		279,99	119,45	41,71	11,72	
Новороссийск		31,40	73,73	29,19	11,72	
Таганрог			29,78			
Туапсе		248,58	15,93	12,52		
Металлоинвест	133,07					
Новороссийск	133,07					
Промышленный металлургический холдинг	15,06			26,79	14,27	
Новороссийск	15,06			26,79	14,27	
Евраз		41,05				
Туапсе		41,05				
Уральская сталь				37,28		
Новороссийск				37,28		
МЗ Балаково					13,11	
Новороссийск					13,11	

— по данным ж.-д. экспедиторов

 скачать данные из Argus direct

СТАТИСТИКА

Экспорт основных минеральных удобрений по железной дороге через северо-запад в сентябре 2024 г.								тыс. т				
Грузовладелец/пункт назначения	Аммоний сульфат		Аммофос	Диаммофос	Карбамид	Концентрат апатитовый	Монокальцийфосфат	Нитроаммоfosка	Селитра	Хлористый калий	(п/сто)	Прочие удобрения*
Акрон			172,77		19,59			162,54	136,49			9,42
Мурманск					19,59							
Новый Порт				12,72				2,00				7,22
Санкт-Петербург				24,63				11,64				2,20
Усть-Луга				135,41				147,87	109,83			
Шушары								1,03				
Архангельск									19,11			
Кандалакша									7,55			
Газпром нефтехим Салават				35,84								
Бусловская					13,19							
Санкт-Петербург					22,66							
Еврохим	35,91	26,59	110,02		27,33			61,46	188,81			34,22
Выборг									6,59			5,25
Мурманск					27,33							
Новый Порт		7,34			5,06							3,78
Усть-Луга		28,57	26,59	104,97				53,40	182,22			25,19
Кандалакша								8,06				
Куйбышевазот		1,26										7,86
Литва		1,26										2,83
Новый Порт												5,04
Менделеевсказот			47,07									
Бусловская			46,51									
Санкт-Петербург			0,56									
Минудобрения (Россошь)								11,50				
Усть-Луга								11,50				
СДС Азот		36,03										
Бусловская		36,03										
Тольяттиазот		108,02										
Санкт-Петербург			13,49									
Усть-Луга			94,53									
Уралкалий/Уралхим		52,26						11,46	0,49	622,85		95,94
Санкт-Петербург			12,12					11,46	0,49	506,14		14,85
Усть-Луга			40,15							103,95		59,07
Шушары										9,01		22,03
Архангельск										3,75		
Фосагро	3,91	180,32	71,16	153,29	35,57	10,86				15,40	335,28	
Бусловская					12,02			1,38				
Мурманск		90,81	22,02	7,69	35,57							60,50
Новый Порт	3,91	30,62	49,14	87,67		6,23						18,08
Санкт-Петербург					38,47			3,25			15,40	23,34
Усть-Луга		58,89		7,44								225,89
Архангельск												7,46

* – включая непоименованные азотно-фосфорные удобрения различных марок

– по данным ж.-д. экспедиторов

 скачать данные из Argus direct

СТАТИСТИКА

Экспорт основных минеральных удобрений по железной дороге через Дальний Восток в сентябре 2024		тыс. т		
Грузовладелец/пункт назначения		Карбамид	Селитра	Хлористый калий
Уралкалий/Уралхим		0,13	5,71	140,30
Алтынколь				13,11
Достык				16,85
Забайкальск				85,48
Камышовая				8,99
Наушки		0,13	5,71	15,87
СДС Азот			23,33	
Наушки			5,69	
Нахodka			17,63	
Еврохим			0,69	
Наушки			0,69	

* – включая непоименованные азотно-фосфорные удобрения различных марок

– по данным ж.-д. экспедиторов

Экспорт основных минеральных удобрений по железной дороге через южные порты в сентябре 2024 г.							
Грузовладелец/пункт назначения	Аммония сульфат	Аммофос	Карбамид	Монокальций-фосфат	Нитроаммо-фоска	Селитра	Хлористый калий
Еврохим		5,25	50,91		23,51		66,80
Новороссийск		5,25	3,31				8,66
Туапсе			47,60		23,51		58,14
Минудобрения (Россошь)					61,89		
Новороссийск					61,89		
Уралкалий/Уралхим			15,08			0,23	
Новороссийск			15,08			0,23	
СДС Азот	4,49						
Новороссийск	4,49						
Акрон					3,46		
Туапсе					3,46		
Фосагро				2,56			
Новороссийск				2,56			
Куйбышевазот	1,50						
Новороссийск	1,50						

* – включая непоименованные азотно-фосфорные удобрения различных марок

– по данным ж.-д. экспедиторов

 скачать данные из Argus direct



Argus Логистика сухих грузов выпускается Argus Media group

Юридический адрес

Argus Media Limited, Lacon House,
84 Theobald's Road, London, WC1X 8NL
Тел.: +44 20 7780 4200
sales@argusmedia.com

Copyright notice

Все права защищены © 2024 Argus Media group.
Все интеллектуальные права на данный отчет и включенную в него информацию принадлежат Argus и/или его лицензиарам и могут быть использованы исключительно на основании лицензионного договора, заключенного с Argus. Копирование или иное воспроизведение материалов, полностью или частично, включая отдельные цели или данные, в любой форме и для любых целей, может производиться только при наличии предварительного письменного разрешения Argus. Чтение отчета разрешено только в случае Вашего согласия с этим правилом.

Сведения о товарных знаках

ARGUS, ARGUS MEDIA, логотип ARGUS, ARGUS ЛОГИСТИКА СУХИХ ГРУЗОВ и другие наименования продуктов и сервисов ARGUS и индексов ARGUS являются товарными знаками, принадлежащими Argus Media Ltd. Для получения дополнительной информации, пожалуйста, посетите страницу сайта www.argusmedia.com/trademarks.

Ограничение ответственности

Все материалы и информация, включенные в продукты и сервисы (далее совместно именуются – Информация), предоставляются на условиях принципа «как есть». Argus не гарантирует точность, полноту, достоверность или актуальность какой-либо Информации, содержащейся в любом из продуктов и сервисов, или ее пригодность для использования в определенных целях. Argus не несет ответственности за причинение любого ущерба или убытков, возникших в связи с тем, что лицо полагалось на возможность использования Информации в определенных целях, и исключает любую другую ответственность, возникшую в связи с использованием Информации или связанную с ней. Все личные контактные данные хранятся и используются в соответствии с «Политикой конфиденциальности Argus Медиа» www.argusmedia.com/ru/privacy-policy

Argus Rus Limited

Россия, 107045, Москва
Последний пер., 11, стр. 1
Тел.: +7 495 232 0110
Факс: +7 495 925 6484

Председатель совета
директоров и главный
исполнительный директор
Эдриан Бинкс

Глава московского филиала
Михаил Дубик

Вице-президент по развитию
бизнеса в России, странах
СНГ и Балтии
Виктор Парно

Коммерческий директор
Антон Григорьев

Директор ценового и аналити-
ческого департамента
Екатерина Дерболова

Главный аналитик
Олег Кирсанов

Argus Логистика сухих грузов
Константин Мозговой
(руководитель)
Анна Черкизова
Артем Куприянов
Егор Двинянин
feedbackru@argusmedia.com

Отдел продаж

moscowsales@argusmedia.com



Транспортировка

illuminating the markets®