

Продукты агентства INFOLine были по достоинству оценены ведущими европейскими компаниями. Агентство INFOLine принято в единую ассоциацию консалтинговых и маркетинговых агентств мира ESOMAR. В соответствии с правилами ассоциации все продукты агентства INFOLine сертифицируются по общеевропейским стандартам, что гарантирует получение качественного продукта и постпродажного обслуживания.



Крупнейшая информационная база данных мира включает продукты агентства INFOLine. Компания Lexis-Nexis с 1973 года интегрирует информацию от 9000 СМИ всего мира, в рамках работы по мониторингу данных о России и странах СНГ сбор информации осуществляет с помощью продуктов агентства INFOLine.



Информационное агентство INFOLine имеет свидетельство о регистрации средства массовой информации ИА № ФС 77 – 37500.

## Информационная услуга «Тематические новости»

### "Железнодорожный транспорт"

#### Демонстрационная версия

#### Информационные услуги для Вашего бизнеса

- Тематические новости
- Отраслевая лента новостей
- Готовые маркетинговые продукты
- Заказные исследования
- Доступ к базе данных 7000 СМИ

и многое другое





## Содержание выпуска

<b>Макроэкономические события</b> .....	<b>6</b>
<i>Монголия предложила РФ договориться о дополнительных поставках авиатоплива.</i> .....	6
<b>Влияние на отрасль</b> .....	<b>7</b>
<i>Кризис на рельсах: падение погрузки, неисправные вагоны и новые экономические реалии на сети РЖД в I квартале 2026 года.</i> .....	7
<i>Логистика и тарифы РЖД влияют на себестоимость алюминия в России.</i> .....	9
<i>Погрузка удобрений на РЖД в марте 2026 года снизилась на 5,8% на фоне глобального кризиса и логистического сдвига. "ИА РЖД-Партнер.ру". 13 апреля 2026.</i> .....	10
<b>Инвестиционная и логистическая деятельность грузовладельцев</b> .....	<b>12</b>
<i>О результатах российских угольных компаний в 2025 году.</i> .....	12
<i>Убыток донской шахты "Обуховская" сократился до 86 млн р в 2025 г.</i> .....	12
<i>"СУЭК-Красноярск" поставил рекорд по добыче угля в 2025 году.</i> .....	12
<i>Предприятия ПАО "Русолово" достигли нового рекорда — стабильного выпуска 12 тонн олова ежедневно.</i> .....	13
<i>В Минэнерго РФ считают достаточным предложение моторных топлив на рынке.</i> .....	13
<i>Чистая прибыль "Газпром нефти" за 2025 год снизилась на 49%.</i> .....	13
<i>"Газпром нефть" в 2025 году нарастила производство бензина до 10 млн тонн.</i> .....	14
<i>Потребление цемента в России сократилось на четверть.</i> .....	14
<i>Рынок бетона продолжает сжиматься: в феврале 2026 года объем производства бетона сократился на 25,4% по сравнению с февралем 2025 года.</i> .....	14
<i>РФ с 1 по 10 апреля 2026 года увеличила отгрузки пшеницы на экспорт в 1,4 раза почти до 1,1 млн т.</i> .....	15
<i>Убыток "Соликамскбумпрома" в прошлом году вырос до 4,8 млрд рублей (Пермский край).</i> .....	15
<i>Банкротящийся Жешартский ЛПК в Коми в 2025г снизил выручку в 3,3 раза, убыток вырос на 3%.</i> .....	16
<i>Дефицит бюджета выше 4,5 трлн. Что это значит для ставки и бизнеса. "РБК.Отрасли". 13 апреля 2026</i> .....	16
<i>Российский алюминий под давлением глобальных вызовов. "Российская газета". 14 апреля 2026.</i> .....	19
<b>Железнодорожные грузовые перевозки</b> .....	<b>21</b>
<i>Россия и Узбекистан увеличили перевозки пассажиров и грузов по железной дороге.</i> .....	21
<i>Погрузка на железной дороге в Курской области в январе-марте 2026 г. выросла на 0,5%.</i> .....	21
<i>Погрузка на железной дороге в Тверской области выросла на 1,6% в I квартале 2026 года.</i> .....	22
<i>Погрузка зерна на Московской железной дороге увеличилась в 1,8 раза в январе – марте 2026 года.</i> .....	22
<i>Погрузка на железной дороге в Московской области составила 1,3 млн тонн в марте 2026 года.</i> .....	22
<i>Почти 1 млн тонн грузов обработано на терминалах Горьковской магистрали в I квартале 2026 года.</i> .....	23
<i>160 транспортных средств перевезено вагонами-автомобилевозами в составе пассажирских поездов на Дальневосточной железной дороге в I квартале 2026 года.</i> .....	23
<i>РЖД выставили Рижский вокзал на "Авито" за 4 млрд рублей (Москва).</i> .....	24
<i>Три крупных проекта реализуют в 2026 году на восточном направлении.</i> .....	24
<i>Беспилотные грузоперевозки запускают на КПП Хэйхэ-Благовещенск.</i> .....	25
<i>Транспортная группа из Петербурга получила убытки в 30 млрд руб. "РосБизнесКонсалтинг". 13 апреля 2026</i> .....	25
<i>Полигонные пуски. "Гудок". 14 апреля 2026</i> .....	27
<b>Железнодорожное машиностроение</b> .....	<b>29</b>
<i>В 2025 году объем рынка рельсового транспорта превысил 1 трлн руб.</i> .....	29
<i>Выпущены инновационные вагоны "второго поколения".</i> .....	29
<i>Об отправке инновационных вагонов Тихвинского вагонстроительного завода.</i> .....	29
<i>ООО "КАВАЗ" сертифицировало тележки двухосные модели 18-194-1 тип 3 ГОСТ 9246-2013.</i> .....	30
<i>Отложенная поломка и неизбежный ремонт. "Vgudok". 14 апреля 2026</i> .....	30
<b>Новости операторов подвижного состава</b> .....	<b>32</b>
<i>Первая грузовая компания объявляет консолидированные финансовые результаты по МСФО за 2025 год.</i> .....	32
<i>Национальная транспортная компания увеличила перевозки угля на 5,1% в I квартале 2026 года.</i> .....	32
<b>Новости лизинговых компаний</b> .....	<b>34</b>
<i>Лизинг подкрутил пробег. "Коммерсантъ". 13 апреля 2026</i> .....	34
<b>Контейнерные перевозки</b> .....	<b>39</b>
<i>Перевозки контейнеров на Южно-Уральской железной дороге в январе-марте 2026 года выросли на 31%.</i> .....	36
<i>Перевозки контейнеров на Северной железной дороге в I квартале 2026 года составили 81,9 тыс. ДФЭ.</i> .....	36
<i>"Трансконтейнер" увеличил частоту отправок поездов из Москвы в Новосибирск.</i> .....	37
<i>X5 и FESCO договорились о развитии внутрироссийских перевозок.</i> .....	37
<i>Контейнерооборот морских портов РФ в I квартале 2026 года снизился на 4,4%.</i> .....	38
<b>Новости портов и терминалов</b> .....	<b>39</b>



Проектирование переноса "Ростовского порта" завершат к июлю 2026 г. ....	39
"Руссоль" планирует построить соляной порт за 685 млн в Астраханской области. ....	39
В портах Русской Балтики сократилась погрузка удобрений. ....	39
Возможности терминала Port Favor (Усть-Луга) продемонстрировали крупнейшим российским производителям минудобрений. ....	40
Терминал "Остерра" в I квартале 2026 года нарастил отгрузки хабаровского угля в 2,6 раза. ....	40
Грузооборот морских портов России за январь-март 2026 года. ....	41
Тандем воды и рельсов. "Гудок". 14 апреля 2026. ....	41
Инфраструктура на берегах. "Гудок". 14 апреля 2026. ....	43

## **Зарубежные новости по железнодорожным и морским перевозкам .....44**

"Казахстанские железные дороги" не планируют выкупать у России концессию на ж/д сеть Армении. ....	44
Объем ж/д транзита через Казахстан вырос на 14% в первом квартале 2026 года. ....	44
Казахстан намерен ускорить доставку грузов по Транскаспийскому маршруту. ....	44
В Казахстане изменили модель формирования контейнерных поездов. ....	44
Китай нарастил в 2,5 раза ж/д грузоперевозки по маршруту "Сиань – Баку" с транзитом через Казахстан. ....	45



## Введение

Транспортная система России является одной из самых протяженных в мире, однако существенным ее недостатком является радиальный характер, сложившийся исторически вследствие политического развития страны как государства с сильной централизацией. По итогам 2025 г. погрузка на сети ОАО "РЖД" сократилась на 5,6% и составила 1,116 млрд т.

Услуга "Тематические новости: Железнодорожный транспорт РФ" — это собранная со всего рынка и систематизированная оригинальная информация о событиях рынка грузовых железнодорожных перевозок РФ и зарубежья. На основе данных из проверенных авторитетных и профильных источников формируется новостной бюллетень — постоянно обновляющаяся информационная карта для вашего бизнеса.

### Характеристики информационного бюллетеня:

Информационный бюллетень услуги "Тематические новости: Железнодорожный транспорт РФ" включает данные об **основных событиях отрасли**, происходящих на территории РФ и зарубежья.

Значимые новости содержат справки о компаниях, где предоставлена необходимая **контактная информация организаций**.

Материалы информационного бюллетеня структурированы **по тематическим разделам**.

Периодичность предоставления информационного бюллетеня согласовывается с клиентом.

Суммарное количество оригинальных публикаций, включенных в один информационный бюллетень, в среднем составляет **40-50 материалов ежедневно**.

### Структура выпуска:

Макроэкономические события

Влияние на отрасль

Инвестиционная и логистическая деятельность

грузовладельцев

Железнодорожные грузовые перевозки

Железнодорожное машиностроение

Новости операторов подвижного состава

Новости лизинговых компаний

Контейнерные перевозки

Новости портов и терминалов

Зарубежные новости по железнодорожным и морским перевозкам

### Источники информации:

Материалы компаний;

Официальные документы и релизы Правительства РФ и др.

органов власти;

Специализированные порталы и Телеграм-каналы;

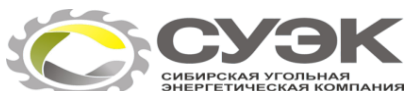
Мониторинг российских и зарубежных СМИ

Предлагаем вам также ознакомиться с другими направлениями услуги "Тематические новости":

[Тематические новости: Железнодорожное машиностроение РФ и стран ближнего зарубежья;](#)

[Тематические новости: Логистическая и складская деятельность РФ](#)

С полным списком тематик в линейке "Транспорт" Вы можете ознакомиться на нашем сайте в разделе ["Тематические новости"](#).





Федеральная  
грузовая  
компания

**СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОТ INFOLINE!**

**Тестовая 30-дневная подписка** на услугу даст вам бесплатный доступ к оперативной информации о динамике рынка, изменениях в структуре ключевых компаний и колебаниях инвестиционного климата:

**отрасль день за днем** — события и мероприятия в сфере железнодорожного машиностроения, новинки производства;

**буква закона** — презентация новых и описание изменений в уже действующих нормативных документах и государственных приказах, регламентирующих развитие отрасли;

**международная арена** — контакты, заключение сделок и договоров между российскими машиностроительными корпорациями и иностранными компаниями;

**лидеры и эксперты** — новости ведущих компаний железнодорожного машиностроения России;

**знания и технологии** — значимые события научных площадок и инновации;

**точки коммуникации** — анонсы и обзоры основных отраслевых мероприятий.

Информационное агентство INFOLine также предоставляет услуги **по индивидуальному мониторингу СМИ** в соответствии с вашим техническим заданием.

Для оформления тестовой подписки и за консультацией по продуктам вы можете обратиться по телефонам: +7 (812) 322-68-48 и +7 (495) 772-76-40, а также написать нам на электронную почту [research@advis.ru](mailto:research@advis.ru). Будем рады ответить на любые ваши вопросы!



## Макроэкономические события

В данном разделе приведены информационные сообщения о надотраслевых новостях, в которых идет речь о событиях не только рынка железнодорожного транспорта, но и других отраслей экономики. Кроме того, в данный раздел входят материалы об особо значимых событиях транспортного рынка.

### Монголия предложила РФ договориться о дополнительных поставках авиатоплива.

Монгольский премьер-министр Ням-Осорын Учрал заверил, что правительство страны будет сотрудничать "в целях дальнейшего расширения и развития всеобъемлющего стратегического партнерства с Российской Федерацией"

Правительство Монголии планирует в ближайшее время согласовать вопрос о дополнительных поставках авиационного керосина из России. Об этом сообщила пресс-служба монгольского кабинета министров.

"Премьер-министр Монголии Ням-Осорын Учрал сообщил послу России Алексею Евсикову о том, что дополнительный протокол к соглашению между монгольским и российским правительствами был обсужден и одобрен комитетами парламента. Этот документ подпишет министр промышленности и минеральных ресурсов Гонгорын Дамдинням в Москве в ближайшее время", - говорится в сообщении.

Премьер поблагодарил посла за приветствия от имени главы правительства РФ Михаила Мишустина и председателя партии "Единая Россия" Дмитрия Медведева. Ням-Осорын Учрал заверил, что "правительство Монголии будет сотрудничать в целях дальнейшего расширения и развития всеобъемлющего стратегического партнерства с Российской Федерацией".

Минпром Монголии объявил ранее о решении закупать в России нефтепродукты после введенного в марте Китаем запрета на экспорт. Соглашение, заключенное во время визита президента РФ Владимира Путина в 2024 году, предусматривает поставку в Монголию 1,8-1,9 млн тонн нефтепродуктов и 60 тыс. тонн авиационного керосина в год на взаимовыгодной основе. (ТАСС 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



## Влияние на отрасль

В данном разделе приведены информационные сообщения о деятельности федеральных органов власти и ведомств федерального уровня, их инициативы, влияющие на развитие рынка транспорта РФ, а также аналитическая информация по изменению ситуации в транспортной отрасли

### Кризис на рельсах: падение погрузки, неисправные вагоны и новые экономические реалии на сети РЖД в I квартале 2026 года.

Первый квартал 2026 года стал для российского железнодорожного транспорта периодом глубоких структурных изменений. В этом сходятся все эксперты и аналитики.



На фоне продолжающегося падения погрузки (-3,1% к 2025 году) и рекордного роста неисправного парка вагонов (158 тыс. единиц) отрасль столкнулась с парадоксальной ситуацией: ставки аренды настолько низки, что новый вагон становится убыточным еще до выезда из депо, а инвестиции в подвижной состав превратились в "инвестиции в тупик".

Эксперты сходятся во мнении: апрель-май 2026 года станут критической точкой, когда локальные дефициты вагонов на станциях погрузки могут перерасти в системную проблему.

I. Динамика погрузки: дно пройдено или только приближаемся?

#### 1.1. Цифры квартала

По оперативным данным ОАО "РЖД", погрузка за январь–март 2026 года составила 269,1 млн тонн, что на 3,1% ниже уровня 2025 года. При этом наблюдается явное замедление темпов падения: если в январе снижение составляло 4%, в феврале — 3,2%, то в марте — лишь 2,1%.

В марте погрузка составила 95,6 млн тонн, а грузооборот впервые с начала года показал положительную динамику: +0,8% к марту 2025 года (218,1 млрд тар. т-км). Это важный сигнал: рынок начинает адаптироваться, увеличивая плечо доставки.

#### 1.2. Уголь: рекорды на Востоке и надежды на Ближний Восток

Уголь, традиционно остающийся "локомотивом" погрузки, в марте впервые в текущем году показал положительную динамику — +0,4% к марту 2025 года (28,6 млн тонн).

Экспорт угля в восточном направлении обновил абсолютный рекорд: 11,1 млн тонн за месяц, что на 6% больше, чем в марте прошлого года, и на 63% выше показателя десятилетней давности.

Мнение эксперта: Александр Слободяник, руководитель департамента транспорта Rollingstock Agency (RSA), связывает этот всплеск с конфликтом на Ближнем Востоке: "Растет спрос и цены на российские уголь и нефтяные грузы. Насколько долгосрочным будет этот тренд, покажет время".

Управляющий партнер RSA Александр Поликарпов добавляет, что доступность энергоресурсов — основа промышленного производства, и в ближайшие месяцы погрузка на сети может достичь уровня прошлого года или превысить его.

#### 1.3. Зерновой бум и металлургический спад

Главным драйвером роста в I квартале стало зерно: погрузка выросла в 1,6 раза к уровню прошлого года, достигнув 8,5 млн тонн. Экспорт зерна в восточном направлении увеличился в 3,1 раза.

Антирекордсменами стали черные металлы: падение на 16,5% (до 11,5 млн тонн) и лом черных металлов (-28,4%). Это прямое следствие спада в металлургической отрасли и сокращения экспортных возможностей.

#### 1.4. Контейнеры: импорт тянет вверх

Перевозки контейнеров в I квартале составили 1,904 млн ДФЭ (-2% г/г), однако март показал уверенный рост: +3,8% к марту 2025 года. Импортное сообщение прибавило 4,1%, а промышленные товары в контейнерах выросли на 27,2%.

Директор по грузовому транспорту ЦЭИ Игорь Смирнов отмечает: "Март традиционно выступает месяцем восстановления деловой активности, а в 2026 году этот эффект усилился расширением поставок промышленных товаров и химической продукции. О формировании устойчивого восходящего тренда говорить еще рано, но во II квартале можно ожидать умеренно положительную динамику — 2-5%".

II. Вагонный кризис: 158 тысяч неисправных и убыточные инвестиции

#### 2.1. Лавина неисправного парка

Ключевая проблема отрасли — стремительный рост числа неисправных грузовых вагонов. По данным ИПЕМ, к концу февраля 2026 года их количество достигло 158 тысяч единиц, или 11% от общего парка. Для сравнения: в конце первого полугодия 2025 года таких вагонов было 86 тысяч.

Из всех длительно отставленных от движения вагонов порядка 80% приходится на нерабочий парк.



Оперативный резерв исправных вагонов, который можно было бы использовать при локальном дефиците, полностью исчерпан.

## 2.2. Почему операторы перестали ремонтировать?

Причина — обвальное падение ставок аренды. По оценке ИПЕМ, в 2025 году ставки снизились более чем на 70%. Операторы, столкнувшись с падением доходов, вынуждены были резать бюджеты на ремонт. Объемы ремонта сократились с 38-39 тыс. вагонов в месяц (конец 2024 г.) до 20-23 тыс. в начале 2026 года.

В марте, испугавшись дефицита, операторы экстренно нарастили ремонты до 30 тыс. единиц. Однако, как подчеркивают в ИПЕМ, это не следствие улучшения финансовой ситуации, а страх остаться без исправного парка для выполнения контрактов.

## 2.3. "Инвестиции в тупик": новый вагон работает в убыток

Ситуация с ремонтами усугубляется катастрофической экономикой новых инвестиций.

На конференции "Подвижной состав: производство, эксплуатация, ремонт" руководитель Информационного центра операторов Николай Михайлов сделал шокирующее заявление: инвестиции в новый подвижной состав перестали окупаться даже при благоприятных сценариях.

При текущей ключевой ставке доля лизинговых платежей в структуре затрат на вагон достигла 30%, обогнав стоимость самого подвижного состава. Чтобы выйти в ноль, операторам пришлось бы поднять ставку доходности выше 2600 рублей в сутки, но рынок не даст и пятисот.

Исполнительный директор СРО "Союз операторов железнодорожного транспорта" Игорь Санковский констатирует: "Приобретение нового вагона по программе trade-in в текущих рыночных условиях гарантированно приносит оператору убыток. Даже оптимистичный сценарий ведет к потере более 1 млн рублей в год".

## III. Прогнозы экспертов: дефицит уже в апреле-мае

### 3.1. Дефицит неизбежен

ИПЕМ: дефицит исправных грузовых вагонов под перевозки на станциях погрузки наступит уже в апреле-мае текущего года.

Первыми под удар попадут места массовой погрузки полувагонов и нефтебензиновых цистерн. Именно эти типы подвижного состава находятся в зоне наибольшего риска.

### 3.2. Цистерны как склады на колесах

Гендиректор "Infoline-аналитики" Михаил Бурмистров добавляет дополнительный фактор риска: "Повреждения инфраструктуры в российских портах привели к сокращению возможностей по погрузке нефтепродуктов. В результате цистерны используют как склады на колесах, что создает дополнительный спрос".

При этом Бурмистров отмечает, что локальные дефициты вагонов уже возникали минувшей зимой на Западно-Сибирской железной дороге. Повторение таких событий он связывает не столько с ростом числа неисправных вагонов, сколько с неритмичной подачей порожняка из-за сложностей с диспетчеризацией.

### 3.3. Что говорят в РЖД?

Представитель РЖД напоминает, что содержание парка — зона ответственности владельцев подвижного состава.

При этом компания уже пересмотрела расчет потребного парка и в феврале-марте вывела из длительного отстоя 16,8 тыс. грузовых вагонов, что позволило обеспечить наличие порожнего парка с запасом.

## IV. Производство новых вагонов: падение на 30%

Прогноз производства новых вагонов в 2026 году остается крайне пессимистичным.

По оценке ИПЕМ, объемы выпуска составят 38,5-41,5 тыс. единиц, что на 30% ниже уровня 2025 года.

Минпромторг заявляет о планах в 47,8 тыс.

В январе-феврале 2026 года российские предприятия выпустили всего 5,8 тыс. грузовых вагонов — это на 48% меньше, чем годом ранее.

Даже если дефицит парка создаст дополнительный спрос на новые вагоны (прежде всего на цистерны и полувагоны), производственные мощности и экономическая ситуация не позволят нарастить выпуск. Инвестиционная привлекательность вагоностроения остается крайне низкой.

## V. Последствия: рост ставок и списания

### 5.1. Ставки аренды вырастут на 10-20%

По обновленному прогнозу ИПЕМ, дефицит исправных вагонов приведет к ограниченному росту ставок аренды — на 10-20% к концу текущего года. Также вырастут ставки предоставления вагонов на технический рейс и цены на ремонтные работы.

### 5.2. Опережающее списание

Объемы снятия вагонов с регистрации в 2026-2027 годах существенно превысят плановое списание по сроку службы (25,3 тыс. в 2026 г. и 28,8 тыс. в 2027 г.). Однако, как подчеркивают в ИПЕМ, опережающее списание не приведет к заметному снижению общего парка вагонов на сети.

## VI. Выводы и перспективы

Подводя итоги I квартала 2026 года, можно выделить несколько ключевых выводов:

Погрузка стабилизируется, но на более низком уровне. Замедление темпов падения — позитивный сигнал, но восстановление до уровней 2023-2024 годов маловероятно.



Главная угроза — не спрос, а предложение вагонов. 158 тыс. неисправных единиц и падение производства на 30% создают риск системного дефицита.

Экономика вагонного бизнеса сломана. При текущей ключевой ставке и ставках аренды новый вагон не окупается. Операторы затягивают пояса и сокращают ремонты, что ведет к накоплению неисправного парка.

Апрель-май — критическая точка. Эксперты единодушны: уже в ближайшие недели начнутся локальные дефициты полувагонов и цистерн. Если грузоотправители не скорректируют планы, проблемы могут стать системными.

Восток остается главным приоритетом. Рекордные объемы экспорта угля в восточном направлении подтверждают, что БАМ и Транссиб работают на пределе. Любой сбой в поставках порожняка на восток может иметь катастрофические последствия.

В ближайшие месяцы рынок ожидает непростой период. Ставки аренды начнут расти, ремонтные мощности столкнутся с дефицитом квалифицированных кадров, а грузоотправители — с необходимостью искать альтернативные логистические решения. Российская железнодорожная отрасль вступает в фазу жесткой адаптации к новым экономическим реалиям.

[Ознакомиться с полной версией можно здесь.](#)

**Для справки:** Название компании: *МГАО Промжелдортранс, АО* Адрес: 109387, Москва, ул. Летняя, д.7, стр. 1  
Телефоны: +7(495)3505728; +7(495)3505786 Факсы: +7(495)3505728 E-Mail: [ppgt@mgoao.ru](mailto:ppgt@mgoao.ru) Web: [mgoao.ru](http://mgoao.ru)  
Руководитель: *Кукушкин Александр Иванович, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Логистика и тарифы РЖД влияют на себестоимость алюминия в России.**

Предупреждение Федеральной антимонопольной службы в адрес "Русала" с требованием до 30 апреля пересмотреть принципы ценообразования для внутренних потребителей актуализировало вопрос о структуре затрат в российской алюминиевой отрасли.

Две трети алюминия в России производятся из импортного сырья, поэтому конечная цена металла зависит не только от мировой биржевой конъюнктуры, но и от глобальной логистики. Регулятор указал на недопустимость привязки внутренних цен к европейским премиям, которые, по мнению ФАС, утратили репрезентативность для российской экономики.

При формировании цены на алюминий производитель учитывает несколько факторов: стоимость логистики сырья, ключевую ставку, курс национальной валюты при закупке бокситов и глинозёма, а также тарифы РЖД.

Одной из ключевых проблем является зависимость отечественной металлургии от импортного глинозёма. Несмотря на наличие собственной минерально-сырьевой базы, российские заводы в Восточной Сибири нуждаются во внешних поставках. Основные потоки бокситов и глинозёма поступают из Гвинеи и стран Латинской Америки.

Морской путь от гвинейских портов до Балтики и Азово-Черноморского бассейна составляет около 4 тысяч миль и занимает примерно 15 дней. После прекращения работы глинозёмного завода в Николаеве поставки были перенаправлены в другие порты. Из-за геополитической ситуации и блокировки стратегических проливов на Ближнем Востоке логистические маршруты усложнились. При обходе мыса Доброй Надежды или проходе через Магелланов пролив время в пути увеличивается до 50–60 дней, а протяжённость маршрута — до 14,5 тысячи морских миль. Расходы на фрахт и страхование военных рисков возрастают, что отражается на себестоимости продукции.

После морской доставки следует железнодорожный транзит. Внутри России порты отделяют от производственных площадок в Красноярске и Братске тысячи километров путей. Тарифы РЖД являются второй по значимости статьёй расходов после электроэнергии. Железнодорожная монополия указывает на убыточность перевозки глинозёма, относящегося к 1-му тарифному классу (массовые сырьевые грузы с понижающими коэффициентами), и предлагает сблизить "металлургические" тарифные ставки.

Перевозка алюминия (3-й тарифный класс, высокодоходные грузы) частично компенсирует РЖД убытки от транспортировки глинозёма. Металлурги поддержали идею сближения тарифов, но предложили также рассмотреть снижение тарифа на доставку сырья.

Эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ, кандидат экономических наук Фарид Хусаинов отметил, что этот тарифный манёвр обсуждался давно, а тестировать его решили на перевозках в рамках одной отрасли. По его словам, потери и выигрыши от сближения тарифов для одного грузоотправителя не вызовут столь сильного отторжения, как если бы они были распределены на разные отрасли. Рост расходов на перевозку сырья для вертикально-интегрированного холдинга может быть частично скомпенсирован снижением затрат на доставку готовой продукции.

В Китае заводы часто расположены в непосредственной близости от портов или месторождений, тогда как в России географический фактор оказывает значительное влияние на себестоимость. Когда фрахт дорожает из-за мировых конфликтов, РЖД проводят индексации, а затем предлагают сближение ставок, себестоимость алюминия растёт независимо от цены электроэнергии на ГЭС.



Некоторые эксперты полагают, что разрыв связи с западными котировками позволил бы создать внутри страны стабильный уровень цен. Однако существует риск, что административное ограничение цены ниже себестоимости может привести к дефициту металла. Если производителю станет невыгодно поставлять продукцию на внутренний рынок, спрос начнёт удовлетворяться за счёт импорта, цена на который будет включать все мировые риски и наценки.

Ситуация на мировом рынке алюминия остаётся напряжённой. Конфликт на Ближнем Востоке привёл к тому, что производство в Бахрейне и ОАЭ работает в условиях повышенных рисков. Глобальные запасы первичного алюминия на складах LME находятся на низких отметках. "Русал" конкурирует за ограниченные объёмы глинозёма с игроками, не связанными ограничениями по внутренним ценам.

Тарифы на перевозки грузов железнодорожным транспортом отражают состояние инфраструктуры и инфляционные процессы, а стоимость фрахта зависит от состояния мировой торговли.

Для снижения себестоимости металла возможно развитие глубокой переработки нефелинов, расширение собственных сырьевых проектов в странах с более предсказуемым логистическим плечом или сокращение плеча доставки.

Напомним, феврале 2026 года производство металлургического глинозёма за рубежом снизилось на 12,41% по сравнению с январем 2025 года и на 3,66% в годовом выражении. Средний уровень загрузки предприятий вне Китая по производству глинозёма составил 76,17%, что на 0,01 процентного пункта ниже показателя предыдущего месяца и на 2,67 процентного пункта ниже показателя годичной давности. (Русмет 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Погрузка удобрений на РЖД в марте 2026 года снизилась на 5,8% на фоне глобального кризиса и логистического сдвига. "ИА РЖД-Партнер.ру". 13 апреля 2026**

Снижение погрузки химических и минеральных удобрений на сети РЖД в марте 2026 года на 5,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (до 6 млн тонн) является парадоксальным, на первый взгляд, маркером, который, однако, полностью объясняется глобальным кризисом на рынке удобрений. Казалось бы, дефицит и ажиотажный спрос должны толкать объёмы перевозок вверх, но реальность оказывается сложнее.

Глобальный индекс цен на удобрения в марте вырос на 38 пунктов (до 183 пунктов относительно 2010 года), что, по мнению экспертов японской газеты Nikkei, в первую очередь спровоцировано резким удорожанием природного газа – ключевого сырья для производства мочевины. Кризисная ситуация в зоне Персидского залива, закрытие Ормузского пролива (что привело к остановке порядка 50% мирового экспорта удобрений) и военные действия против Ирана вызвали шок предложения: цены на мочевину подскочили на 54% за месяц, а на азотные добавки – на 30%.

#### **Логистический сдвиг, а не спад производства**

Именно в этих условиях снижение российской железнодорожной погрузки на 5,8% сигнализирует не о падении производства, а о сдвиге в логистике и структуре спроса. Как отмечает кандидат технических наук Алексей Новиков, наибольшее сокращение пришлось на экспортные направления в Бразилию, Индию и Китай, но связано это не с отсутствием продукции, а с двумя разнонаправленными процессами. С одной стороны, импортеры (особенно в Азии и Латинской Америке) в условиях блокировки традиционных маршрутов и паники на рынке начали активно переориентироваться на альтернативные схемы доставки – прямые контейнерные поезда и морские перевозки из портов Балтики и Дальнего Востока, минуя значительную часть железнодорожной инфраструктуры РЖД. С другой стороны, как заявил глава Российской ассоциации производителей удобрений (РАПУ) Андрей Гурьев, российские заводы работают с практически полной загрузкой, свободных мощностей для наращивания экспорта нет, но при этом поступают новые запросы – даже от Евросоюза, который фактически "попросил обратно" российские удобрения, и от США, пересматривающих заградительные пошлины.

#### **Внутреннее регулирование**

На этом фоне Россия с 21 марта по 21 апреля 2026 года ввела временные ограничения на экспорт аммиачной селитры, чтобы в условиях глобального дефицита приоритетно обеспечить собственных аграриев в период весенних полевых работ – мера, которая также могла временно сократить объёмы отгрузки именно по железной дороге, перенаправив ресурс на внутренний рынок.

Таким образом, падение погрузки на сети РЖД на 5,8% в годовом выражении отражает структурную перестройку: переток экспортных потоков с железнодорожных маршрутов на морские и контейнерные, приоритизацию внутреннего рынка на фоне угрозы срыва посевной в Азии и общее сокращение физических объёмов мировой торговли удобрениями из-за ценового шока – когда цены выросли в 1,8 раза за год, многие аграрии в развивающихся странах просто сокращают закупки.

Как отмечает А. Новиков: "Во втором и третьем кварталах 2026 года ожидается частичное восстановление объёмов погрузки удобрений, связанное с началом нового урожайного сезона в Южном полушарии и ростом спроса в Бразилии, Аргентине, Австралии.



Однако темпы восстановления будут сдерживаться сохраняющимися логистическими ограничениями (дефицит подвижного состава, загруженность портовой инфраструктуры) и геополитическими рисками, включая санкционное давление и волатильность валютных курсов. В целом, по прогнозам отраслевых аналитиков, по итогам года погрузка удобрений на сети РЖД может вернуться к уровням 2024–2025 годов, но структурные изменения в логистике сохранятся". ([ИА РЖД-Партнер.ru](#) 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



## Инвестиционная и логистическая деятельность грузовладельцев

### О результатах российских угольных компаний в 2025 году.

Российские угольщики продолжают публиковать отчеты за 2025 год, и свежая выборка снова показывает печальную экономику сектора.

- АО "Кузнецкинвестстрой" сократило выручку почти вдвое – с 14 млрд до 7,7 млрд руб. При этом убыток немного снизился: с 1,9 млрд до 1,5 млрд руб.
- АО "УК Южная" нарастило выручку с 6,4 млрд до 7,6 млрд руб., но убыток вырос с 2 млрд до 2,5 млрд руб.
- ООО "Разрез Кузнецкий Южный" увеличило выручку с 4,4 млрд до 5,6 млрд руб., но одновременно резко нарастило убыток – с 0,7 млрд до 2,1 млрд руб.
- АО "УК "Сила Сибири" показало снижение выручки с 7,3 млрд до 5,5 млрд руб. На этом фоне убыток **вырос с 1,7 млрд до 2,9 млрд руб.**
- АО "Разрез "Степановский" выглядит относительно стабильно по выручке: рост с 2,7 млрд до 3,3 млрд руб. Но по прибыли улучшения почти нет – убыток увеличился с 470 млн до 484 млн руб.
- АО "Шахта "Полосухинская" пережило самый разворот в выборке. Выручка упала с 6,6 млрд до 3,1 млрд руб., а **вместо прибыли 3,6 млрд руб. компания получила убыток 1,6 млрд руб.**
- ООО "УК Анжерская-Южная" прибавило по выручке – с 2,1 млрд до 2,6 млрд руб. При этом убыток заметно сократился: с 977 млн до 133 млн руб.



(t.me/Coala) (13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### Убыток донской шахты "Обуховская" сократился до 86 млн р в 2025 г.

По итогам 2025 года АО "Шахтоуправление "Обуховская" сократило убыток до 86,8 млн руб. В 2024 году убыток компании оценивался в 2,2 млрд руб. Соответствующая бухгалтерская отчетность опубликована в системе "СПАРК-Интерфакс". РБК Ростов направил запрос в компанию, с целью получить комментарий руководства предприятия о соответствующих результатах.

Согласно данным о финансовых результатах, компания завершила 2025 год с выручкой 6,1 млрд руб. Это на 2,3 млрд руб. или 27% меньше, чем годом ранее.

По данным системы "СПАРК-Интерфакс", АО "Шахтоуправление "Обуховская" было зарегистрировано в городе Зверево в 2002 году. Основная деятельность — добыча антрацита подземным способом. Управляющей компанией предприятия является ООО "Инвест-Капитал".

Как сообщал РБК Ростов, по итогам 2025 года угольные предприятия донского региона в целом отгрузили угля на сумму 18,3 млрд руб. Объем добычи угля в области снизился на 11,2% в январе-декабре 2025 года в сравнении с аналогичным периодом 2024 года.

По данным регионального правительства, Ростовская область — главный угледобывающий регион европейской части России с запасами 6,5 млрд т. На территории работают пять угледобывающих компаний: "Садкинская", "Обуховская", "Объединенная шахта Дальняя" и "Шерловская-Наклонная". (РБК - Ростов 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### "СУЭК-Красноярск" поставил рекорд по добыче угля в 2025 году.

В "СУЭК-Красноярск" состоялась традиционная онлайн-встреча главы компании Евгения Евтушенко с сотрудниками. В ходе мероприятия рассмотрели главные производственные результаты за предыдущий год.





Так, в 2025 г. компания обеспечила достижение нового рекорда – объем добычи угля составил порядка 37,6 млн. тонн. Важным рубежом стала и отгрузка юбилейной, двухмиллиардной тонны – "СУЭК-Красноярск" является единственным предприятием страны, добившимся такого результата.

В своем обращении Евгений Евтушенко также подчеркнул, что одним из стратегически значимых приоритетов компании является обеспечение безопасности при ведении работ. Он напомнил, что сегодня на разрезах внедряются современные цифровые инструменты и проводятся мероприятия, призванные повысить уровень безопасности.

**Для справки:** Название компании: СУЭК-Красноярск, АО Адрес: 660049, Россия, Красноярский край, г. Красноярск, ул. Ленина, д. 35, стр. 2 Телефоны: +73912286001 Факсы: +73912271900 E-Mail: [suek-krasnoyarsk@suek.ru](mailto:suek-krasnoyarsk@suek.ru) Web: <https://suek-krasnoyarsk.ru/> Руководитель: *Евтушенко Евгений Михайлович, генеральный директор* (Глобус 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Предприятия ПАО "Русолово" достигли нового рекорда — стабильного выпуска 12 тонн олова ежедневно.**

Это новый рубеж, который позволит производить более 1 тыс. тонн олова в концентрате в квартал и более 4 тыс. тонн в год. Ключевым фактором роста стала масштабная программа модернизации производственных комплексов Солнечный и Правоурмийский и внедрение на первом этапе обогащения модульных рудосепарационных комплексов (МРСК), что позволило существенно повысить эффективность производства. Благодаря оптимизации производственного цикла добытая руда поступает из рудников сразу на модульные рудосепарационные комплексы, где проходит предварительную стадию дробления и предобогащение, а далее подается на обогатительную фабрику. Такой подход позволяет увеличить пропускную способность дробильных участков в 5 раз. Автоматизированное оборудование отделяет тяжёлые, в том числе сульфидные, рудные минералы от пустой породы сепарации в концентрат. В результате применения данного метода значительно повышается качество добытой руды перед ее подачей на обогатительную фабрику. В том числе, появляется возможность использовать бедную и забалансовую руду, переработка которой напрямую является экономически нецелесообразной.



Внедрение современных решений позволило не только увеличить объёмы производства, но и повысить качество выпускаемой продукции, а также снизить издержки на переработку. Компания продолжает инвестировать в развитие производственных мощностей и внедрение передовых технологий, подтверждая статус лидера отрасли.

**Для справки:** Название компании: Русолово, ПАО (ИНН 7706774915) Адрес: 119049, Россия, Москва, Ленинский пр-т, б, корп. 7, пом. III, комн. 47 Телефоны: +74957894347; +74212529210 E-Mail: [inforus@seligdar.ru](mailto:inforus@seligdar.ru) Web: <http://rus-olovo.ru> Руководитель: *Антонов Сергей Викторович, генеральный директор* (АК&М 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **В Минэнерго РФ считают достаточным предложение моторных топлив на рынке.**

Спрос на российском рынке моторных топлив полностью обеспечен предложением, заявили в Минэнерго. "Этому способствуют в том числе ранее принятые правительством меры, в частности, действующий со 2 апреля 2026 года временный запрет на экспорт автомобильного бензина. Также продолжается действие временного запрета на экспорт дизельного топлива для непроизводителей", - говорится в комментарии. Минэнерго продолжает оперативный мониторинг рыночной ситуации и в ежедневном режиме взаимодействует с регионами для обеспечения стабильных поставок светлых нефтепродуктов потребителям. (Интерфакс 10.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Чистая прибыль "Газпром нефти" за 2025 год снизилась на 49%.**

Капитальные вложения выросли в 1,6 раза год к году  
Чистая прибыль "Газпром нефти" за 2025 год по МСФО снизилась на 49% по сравнению с 2024-м или до 246 млрд рублей. Выручка "упала" до 3,6 трлн рублей (-12% за год). Такие цифры опубликованы в отчете "нефтяника". Скорректированная EBITDA достигла 1,07 трлн рублей. Капитальные вложения выросли в 1,6 раза год к году, до 785,3 млрд рублей. Добыча углеводородов увеличилась до 130,7 млн тонн нефтяного эквивалента (+3%). В компании отметили, что рост связан с реализацией крупных проектов в Восточной Сибири и на Ямале. Объем нефтепереработки увеличился до 43,9 млн тонн (+2,2%).  
Акции компании на Мосбирже снизились менее чем на 1% после публикации отчетности. Сейчас их стоимость составляет около 525 рублей.



Ранее сообщалось, что нефть Brent подорожала до \$97,43 за баррель. ([Реальное время](#) 10.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **"Газпром нефть" в 2025 году нарастила производство бензина до 10 млн тонн.**

#### **Компания расширила собственную сеть АЗС, которая достигла 1 585 станций**

"Газпром нефть" в 2025 году нарастила производство бензина до 10 млн тонн, чтобы обеспечить потребности российского топливного рынка, сообщила компания.

"Для того, чтобы обеспечить потребности российского топливного рынка, компания в 2025 году нарастила производство бензина до 10 млн тонн. "Газпром нефть" расширила собственную сеть АЗС, которая к концу 2025 года достигла 1 585 станций", - говорится в сообщении. (ТАСС 10.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Потребление цемента в России сократилось на четверть.**

Потребление цемента в России сократилось в январе - марте 2026 года относительно аналогичного периода прошлого года на 23,5% - до 8,3 миллиона тонн, рассказали РИА Недвижимость в отраслевом объединении "Союзцемент".

В том числе в марте объем потребления цемента оценивается в 3,9 миллиона тонн, что на 19,9% меньше результата марта прошлого года. При этом сезонный рост к февралю текущего года составил 53%.

"По итогам 2026 года ожидается снижение объемов потребления в РФ не менее чем на 20%, по пессимистическим прогнозам - до минус 26%", - ожидают в объединении.

Производство цемента, по его оценке, за три месяца снизилось примерно на 25% - до 7,9 миллиона тонн. В марте производство оценивается в 3,7 миллиона тонн - на 21% меньше, чем год назад. Рост к предыдущему месяцу - около 54%.

Импорт цемента в Россию в январе-марте, по данным организации, снизился на 22,2%, составив 476,6 тысячи тонн. Экспорт сократился на 40,4% - до 139,2 тысячи тонн. (РИА Недвижимость 10.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Рынок бетона продолжает сжиматься: в феврале 2026 года объем производства бетона сократился на 25,4% по сравнению с февралем 2025 года.**

По итогам января – февраля 2026 года падение составило 26,6% относительно аналогичного периода прошлого года.

#### **Структура рынка**

Товарный бетон. Доля сегмента в общем объеме производства по итогам января – февраля 2026 года составила 71,2%. В феврале 2026 года выпуск товарного бетона сократился на 17,1% в годовом выражении. По итогам первых двух месяцев 2026 года спад составил 3,4% по сравнению с аналогичным периодом 2025 года. Наиболее существенное падение с начала года отмечено в ПФО (-27%), СЗФО (-22%), УФО (-20%).

Нетоварный бетон. Доля сегмента в общем объеме производства за январь – февраль 2026 года составила 28,8%. В данном сегменте спад выражен сильнее, чем в сегменте товарного бетона: по оценкам СМПРО, в феврале выпуск сократился на 34,5% в годовом выражении, а по итогам двух месяцев – на 54,0%.

Таким образом, структура рынка смещается в сторону товарного бетона на фоне более высоких темпов сокращения сегмента нетоварного бетона.

#### **Факторы, влияющие на объемы производства**

(1) Снижение объема работ в строительстве на 14,9% в январе – феврале 2026 года указывает на ранее наметившуюся тенденцию к сокращению инвестиций в строительный сектор.

(2) Замедление темпов ввода жилья ([https://t.me/p\\_r\\_o\\_gynok/1395](https://t.me/p_r_o_gynok/1395)) подтверждает снижение строительной активности и приводит к падению спроса на строительные материалы.

(3) Высокий уровень ключевой ставки и сворачивание льготных программ оказывают сдерживающее влияние на строительный рынок и инвестиционную активность.

(4) Замедление деловой активности в смежных отраслях усиливает эффект снижения спроса, вызывая дополнительное сокращение заказов на стройматериалы.

(5) "...по данным на 1 апреля, запущены проекты строительства жилья общей площадью 10,8 млн кв. м, что на 39% больше, чем годом ранее", - отметил Хуснуллин" – ТАСС от 07.04.2026.

#### **Перспективы**

Снижение инвестиционной активности в строительном секторе ограничивает спрос на бетон: по итогам 2025 года инвестиции в основной капитал (из которых около 55% приходится на строительную отрасль) сократились на 2,3%.

Дополнительным сдерживающим фактором выступают неблагоприятные прогнозы по вводу жилья: по оценке президента НОСТРОЙ, объемы ввода МКД в 2027 году могут сократиться почти в четыре раза по сравнению с 2024 годом, при наиболее выраженном спаде в 2027–2028 годах. На рынке ИЖС также наблюдаются признаки охлаждения.



Таким образом, в перспективе ожидать восстановления рынка бетона не приходится.



(СМПро 08.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **РФ с 1 по 10 апреля 2026 года увеличила отгрузки пшеницы на экспорт в 1,4 раза почти до 1,1 млн т.**

РФ с 1 по 10 апреля отгрузила на экспорт почти 1,1 млн тонн пшеницы, что в 1,4 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года (745 тыс. тонн), сообщается в мониторинге Российского зернового союза.

Как сообщила "Интерфаксу" директор аналитического департамента союза Елена Тюрина, экспорт всех основных зерновых культур вырос в 1,6 раза до 1,2 млн тонн. "Значительно, в 7,2 раза, подскочили отгрузки кукурузы - до 90,8 тыс. тонн против 12,6 тыс. тонн, ячменя было отгружено 64,7 тыс. тонн, в первой декаде апреля прошлого сезона ячмень не экспортировался", - сказала она.

По ее словам, пшеница в первую декаду апреля поставлялась в 11 стран, год назад - в 14. "Лидеры остались прежними. Отгрузки в Египет выросли в 4,1 раза, до 172 тыс. тонн с 42 тыс. тонн годом ранее, в Турцию - в 1,6 раза, до 146,5 тыс. тонн с 90,6 тыс. тонн. Больше чем в четыре раза выросли отгрузки в Кению - 146 тыс. тонн, - сообщила эксперт. - Экспорт в Саудовскую Аравию стабилен, как и год назад, - 60,5 тыс. тонн. Аналогичная ситуация и по Танзании, куда отгружено 54,3 тыс. тонн".

При этом она отметила значительное снижение отгрузок в Израиль, оно произошло впервые с начала сезона (с 1 июля 2025 года). В первой декаде апреля экспорт упал в 2,6 раза до 22,5 тыс. тонн с 58,3 тыс. тонн годом ранее.

Как сообщила Тюрина, отгрузки кукурузы выросли за счет закупок Ираном - 64,6 тыс. тонн и Турцией - 26,3 тыс. тонн. В первой декаде апреля прошлого сезона кукуруза в эти страны не отгружалась. Аналогичная ситуация и по ячменю, основными покупателями которого стали Турция (44,3 тыс. тонн) и Иран (20,3 тыс. тонн).

По ее словам, в начале апреля зерновые и зернобобовые культуры отгружала 21 компания против 20 год назад. "Вообще можно говорить, что число зернотрейдеров достигло оптимального для рынка значения: с 1 июля 2025 года по 1 апреля 2026 года 20 компаний экспортировали 89% всего объема за этот период", - сказала она.

Тюрина также сообщила, что зерновые и зернобобовые культуры в первой декаде апреля отправлялись через 21 порт, год назад - через 10. Лидирует традиционно Новороссийск, где отгрузки практически сохранились на уровне прошлого года - 375,5 тыс. тонн. В Ростове-на-Дону незначительное падение - до 151,8 тыс. тонн. Перевалка через Азов выросла в два раза, до 158 тыс. тонн. Рейдовая перевалка упала на 28%, до 121,3 тыс. тонн, через Тамань отправлено 135,7 тыс. тонн, год назад через этот порт отгрузок не было.

Кроме того, через Усть-Лугу перевалили 102 тыс. тонн, через Высоцк - 65 тыс. тонн. Отгрузки кукурузы и ячменя в Иран шли через Астрахань.

Говоря о ценовой ситуации на рынке, Тюрина сообщила, что за декаду апреля было зафиксировано снижение цен и мирового, и внутреннего рынков. Французская пшеница подешевела на \$1, до \$238 за тонну, американская - тоже на \$1, до \$257. Цены на российскую пшеницу (4 класс, FOB Новороссийск) снизились на \$2, до \$238 за тонну. При этом она обратила внимание на ценовой паритет с европейской пшеницей. "Наверное, сейчас на спрос будет в основном влиять геополитический фактор, а не ценовое преимущество", - считает она.

Внутренние цены повысились в пределах 1%, до 12 710 рублей за тонну (4 класс). В долларовом эквиваленте за счет валютного курса цены выросли на 6,3% - до \$178 за тонну. (Интерфакс 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Убыток "Соликамскбумпрома" в прошлом году вырос до 4,8 млрд рублей (Пермский край).**

АО "Соликамскбумпром" раскрыло финансовую отчетность за 2025 год. Согласно сведениям бухгалтерской отчетности, опубликованной в базе данных "СПАРК-Интерфакс", выручка предприятия сократилась с 16,092 млрд руб. в 2024 году до 13,999 млрд руб. по итогам 2025 года. При этом убыток компании по сравнению с 2024 годом вырос в 2,5 раза — с 1,9 млрд руб. до 4,8 млрд руб. Согласно бухгалтерской отчетности предприятия, кредиторская задолженность компании составила 5,3 млрд руб.



АО "Соликамскбумпром" создано в 1992 году на базе Соликамского ЦБК. Основным направлением деятельности компании является производство газетной бумаги. Предприятие обладает полным циклом производства — от варки целлюлозы до выпуска бумажной продукции. В сентябре позапрошлого года скончался основной владелец и многолетний президент АО Виктор Баранов. Сейчас акции предприятия принадлежат его наследникам и топ-менеджменту.

В настоящее время общество находится в тяжелом финансовом положении. С марта 2025 года АО "Соликамскбумпром" было признано ответчиком по 209 делам на общую сумму свыше 2,49 млрд руб. Только в прошлом месяце к комбинату было подано около 30 исков. Наиболее крупные суммы с АО взыскивают банковские, ресурсоснабжающие и логистические организации. 24 марта 2026 года о намерении подать заявление с требованием банкротства комбината сообщила логистическая компания ООО "Кэпитал-Авто". В конце марта в "Соликамскбумпроме" пояснили, что намерены стабилизировать финансовое состояние предприятия. (Коммерсантъ 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Банкротящийся Жешартский ЛПК в Коми в 2025г снизил выручку в 3,3 раза, убыток вырос на 3%.**

ООО "Жешартский ЛПК" (ЖЛПК, Коми) по итогам 2025 года сократило выручку по РСБУ в 3,3 раза по сравнению с 2024 годом - до 2,26 млрд рублей, говорится в бухгалтерской отчетности компании.

Чистый убыток ООО вырос за год на 3% и достиг 1,19 млрд рублей. При этом себестоимость продаж равнялась 2,85 млрд рублей (снижение на в 2,3 раза). Комбинат получил валовый убыток в размере 597,1 млн рублей против валовой прибыли в размере 858,6 млн рублей годом ранее.

Долгосрочные обязательства предприятия за год сократились на 2,5% - до 1,3 млрд рублей. В то же время краткосрочные обязательства выросли на 21,4% - до 3,9 млрд рублей.

Как сообщалось, в начале марта 2026 года Арбитражный суд Коми ввел процедуру наблюдения в отношении ЖЛПК, на предприятии введен режим простоя. Следующее заседание по делу о банкротстве назначено на 4 августа 2026 года.

В настоящее время у предприятия есть долги по зарплате перед сотрудниками, а также перед ресурсоснабжающими организациями.

О "сложившейся непростой ситуации" Жешартский ЛПК написал в своих соцсетях в марте 2025 года. Комбинат объяснил сложившуюся ситуацию нехваткой оборотных средств, "вызванной, в первую очередь, введенными санкциями, дороговизной сырья, увеличением логистического плеча и трудностями с получением экспортной выручки". ЛПК отправил часть сотрудников в оплачиваемые отпуска, остальные получали 2/3 заработной платы. Также комбинат, который является градообразующим предприятием поселка городского типа Жешарт, заявлял о переговорах с потенциальными инвесторами для получения необходимой поддержки "для решения финансовых проблем".

На тот момент 100% уставного капитала Жешартского ЛПК принадлежало ООО "ЮПГ Холдинг" (United Panel Group). Данная компания, согласно ее сайту, имеет производственные площадки в поселке Жешарт, деревообрабатывающий комбинат в поселке Балезино в Удмуртии и производство шпона в поселке Подосиновец Кировской области, а также в ее состав входит торговый дом "Лесплитторг" (Москва).

С января 2026 года ООО "Жешартский ЛПК" через ООО "КЖС-Инвест" (Сыктывкар, Коми) принадлежит Михаилу Скворцову.

Также по одному адресу с Жешартским ЛПК зарегистрировано ООО "Жешартский фанерный комбинат" (ООО "ЖФК"). В отношении этой компании определением суда с декабря 2025 года введена процедура банкротства - наблюдение. По итогам 2025 года компания получила чистый убыток в размере 29,1 млн рублей против чистой прибыли в размере 67,3 млн рублей годом ранее.

С октября 2023 года ЖФК также принадлежал "ЮПГ Холдингу", в июле прошлого года 100% УК комбината перешло ООО "Универсам "Диана" (Санкт-Петербург). Его совладельцами выступают Александр (63,86%) и Диана (36,14%) Салаевы (с 2011 по 2013 годы Салаев являлся депутатом Законодательного собрания Санкт-Петербурга). Уже в конце февраля 2026 года в Петербурге было зарегистрировано новое ООО "Жешартский фанерный комбинат".

Единственным владельцем компании является Светлана Кожевникова - генеральный директор "Универсама "Диана" и ЖФК (Коми). Генеральным директором новосозданного "Жешартского фанерного комбината" является Рафаэль Салаев, чье отчество совпадает с отчеством Александра Салаева. (Интерфакс - Россия 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Дефицит бюджета выше 4,5 трлн. Что это значит для ставки и бизнеса. "РБК.Отрасли". 13 апреля 2026**

Предварительные данные Минфина за январь—март 2026 года зафиксировали дефицит федерального бюджета в размере 4,576 трлн руб. Это больше, чем годовой план, который утвержден на уровне 3,8 трлн руб. Причина в опережающем росте расходов при недоборе доходов: за первый квартал траты из бюджета составили более 29% от плана, а доходы — 20,6%.



Если сравнивать с прошлогодней динамикой, то бюджетные доходы оказались на 8,2% ниже и составили 8,309 трлн руб., а расходы — на 17% выше и достигли 12,885 трлн руб. Поступления в бюджет вниз потянули нефтегазовые доходы, которые год к году упали на 45,4% (до 1,443 трлн), а нефтегазовые доходы выросли на 7,1%. В Минфине объясняют опережающую динамику расходов оперативным заключением госконтрактов и их авансированием, а снижение доходов преимущественно низкими ценами на нефть в начале года.

По данным Минэкономразвития, в январе средняя цена Urals составила \$40,95 за баррель, а в феврале — \$44,59 за баррель при заложенной в бюджет базовой цене \$59 за баррель. Это означает, что бюджет для компенсации недополученных доходов брал деньги из Фонда национального благосостояния (ФНБ). На фоне этого Минфин объявил о пересмотре параметров бюджетного правила, а 4 марта приостановил операции по нему на валютном рынке. 30 марта ведомство официально объявило, что операции заморожены до 1 июля. Однако базовую цену ведомство не планирует менять в 2026 году, а только для следующего бюджетного цикла. Изначально предполагалось, что цена отсечения на Urals будет каждый год опускаться на \$1 и к 2030-му достигнет \$55 за баррель.

В марте ситуация на рынке нефти кардинальным образом поменялась из-за военной операции США и Израиля против Ирана и ответного перекрытия Тегераном Ормузского пролива, по которому на мировой рынок поставлялось около 20% нефти. В результате цены подскочили, в том числе на российскую Urals. В марте средняя цена на российскую нефть составила \$77 за баррель. На пике 2 апреля цена Urals, по данным ценового агентства Argus Media, достигала \$116 за баррель — максимум с 2013 года. Однако после того, как США и Иран договорились о двухнедельном перемирии, цены пошли вниз: по состоянию на 10 апреля мировой бенчмарк Brent на Лондонской бирже торговался на уровне \$96. Такая ситуация дает шанс на увеличение поступлений нефтегазовых доходов в ближайшие месяцы с учетом того, что это происходит с лагом два-три месяца после изменения ценовой конъюнктуры, говорили РБК аналитики.

Пока новые параметры бюджетного правила не объявлены. По данным Bloomberg, новая цена отсечения может быть установлена в диапазоне \$45–50 за баррель. Источник РБК, знакомый с ходом обсуждения, называл более приближенными к реальности параметры \$50–55 за баррель. Банк России в последнем резюме обсуждения ключевой ставки указал, что, если снижение базовой цены нефти не будет сопровождаться корректировкой расходов, вырастет первичный структурный дефицит, что создаст проинфляционные риски и может потребовать более жесткой денежно-кредитной политики (ДКП). В пресс-службе регулятора РБК сообщили, что базовый прогноз Банка России основан на утвержденных параметрах бюджетной политики, а значимое изменение этих параметров может потребовать уточнения ДКП.

### Находится ли годовой план под угрозой

Мнения экспертов разделились относительно того, является ли дефицит первого квартала временным отклонением или сигналом к тому, что годовой бюджетный план будет пересмотрен.

Правильнее смотреть на бюджет в разрезе всего календарного года, текущее исполнение расходной части за первый квартал мало говорит об итогах года, поскольку с прошлого года изменился порядок авансирования, говорит главный экономист группы ВТБ Родион Латыпов. Ненефтегазовые доходы остаются в норме, а нефтегазовые отставали из-за низких цен, отмечает он: "Если же расходы будут соответствовать планам Минфина, то при сохранении цен на российскую нефть на мартовском уровне дефицит федерального бюджета по итогам года будет близким к запланированному".

Дефицит по итогам года действительно будет выше запланированного — около 5,6 трлн руб. вместо 3,8 трлн, ожидает профессор Российской экономической школы Олег Шибанов. Но это следствие более низких цен на нефть в начале года, более крепкого рубля и высокой ключевой ставки, а расходная часть идет по плану Минфина, уверен он.

"Похожая ситуация была в 2023 году — очень плохое начало года и достаточно пристойное исполнение годового бюджета", — напоминает главный экономист "Эксперт РА" Антон Табах. Доцент Финансового университета Михаил Хачатурян добавляет, что сложности с уровнем доходов от внешнеэкономической деятельности "являются почти традиционными аспектами функционирования российской экономики за последние два-три года", а инструменты их нивелирования — вполне отработанными.

Причины сложившейся бюджетной ситуации не только в снижении цен на нефть и опережающем финансировании расходов, но и в потерях от сохранения высоких ставок и крепкого рубля, а также в стагнации экономики, уверена заведующая отделом аналитических исследований Института комплексных стратегических исследований (ИКСИ) Вера Кононова. Если в 2023–2024 годах ненефтегазовые доходы росли темпами около 25%, то в первом квартале 2026 года — всего на 7,1%, категорична она: "Нет роста экономики — нет и роста налоговой базы".

При наблюдаемом авансировании расходов (29% от годового плана за квартал) для того, чтобы выполнить план по году, за оставшиеся девять месяцев расходы должны сократиться примерно на 2% к значениям апреля—декабря прошлого года, оценивает руководитель отдела макроэкономического анализа "Финама" Ольга Беленькая. Такой вариант, по ее мнению, исключать нельзя, но более вероятным она видит пересмотр плана по расходам в сторону повышения.



Главный аналитик Инго Банка Петр Арронет считает, что ситуация с ценами на мировом рынке и сокращение дисконта российской нефти к Brent из-за увеличения спроса со стороны Индии и Китая позволит бюджету получить дополнительные внеплановые нефтегазовые доходы, и дефицит начнет сокращаться.

#### Что это значит для ключевой ставки

Эксперты расходятся не только в оценках последствий для годового дефицита бюджета, но и в вопросе влияния этого фактора на денежно-кредитную политику: одни считают, что дефицит не помешает ЦБ снижать ставку, другие — что это сделает снижение более осторожным.

"Никак не влияет. Важен не дефицит в отдельные месяцы, а дефицит в течение года. Банк России прекрасно умеет оценивать дефицит бюджета и учитывает его в своих расчетах по ставке. Скорее всего, если и будет пауза в снижении, это будет связано с инфляцией, а не с дефицитом бюджета", — уверен Шибанов.

Хачатурян также не видит серьезных препятствий: рост госрасходов может стимулировать инфляцию, но вклад в нее составит не более 1–1,5%, что не остановит процесс смягчения ДКП. "С наибольшей вероятностью можно предположить, что и в апреле снижение ключевой ставки будет продолжено", — считает эксперт.

Рост расходов на 17% год к году работает в сторону более сильного внутреннего спроса, а значит, инфляция будет снижаться медленнее, рассуждает аналитик Freedom Finance Global Владимир Чернов. По его мнению, снижение ключевой ставки не остановится, но почти наверняка станет более осторожным. "Вероятность шагов по 100 б.п. вниз сейчас заметно ниже, чем раньше, а пауза или очередное снижение только на 50 б.п. выглядят намного реалистичнее", — отмечает он.

Кононова добавляет, что Банк России ранее рассматривал повышение дефицита бюджета как проинфляционный фактор, что являлось сигналом к сохранению высоких ставок. Сейчас, в условиях отказа от продажи валюты из ФНБ, когда покрытие дефицита будет полностью основано на расширении заимствований, превышение годового плана по дефициту, по ее мнению, может быть рассмотрено в той же логике.

"Банк России не комментирует гипотетические сценарии изменений в параметрах бюджетной политики и не высказывает мнений о том, насколько уместно ожидать тот или иной сценарий. В своих решениях мы учитываем это наряду с другими факторами неопределенности", — отметили в пресс-службе ЦБ.

Беленькая соглашается, что увеличение заимствований — проинфляционный фактор, который может замедлить снижение ключевой ставки. Старший директор группы суверенных и региональных рейтингов АКРА Дмитрий Куликов согласен: если бюджетный план будет значимо пересмотрен, ожидания по траектории ключевой ставки с очень большой вероятностью придется пересмотреть.

Доцент департамента прикладной экономики факультета экономических наук НИУ ВШЭ Анна Федюнина отмечает, что опережающий рост бюджетных расходов в первом квартале формирует локальное инфляционное давление, что в целом ограничивает возможности Банка России для быстрого смягчения ДКП. "Однако Банк России и так проводит крайне осторожную политику смягчения, так что надеяться на быстрое "потепление" ДКП точно не стоит", — резюмирует она.

#### Как бюджетный дефицит коснется бизнеса

Дефицит для бизнеса ничего не означает, более того, если средства будут поступать быстрее, бизнесу будет легче планировать свои дальнейшие шаги, уверен Шибанов. По мнению Табаха, "скорее это хороший сигнал" — более критичными были бы оптимизация расходов уже в начале года или изменение бюджетного правила, от которых в итоге отказались или отложили их. Однако он предупреждает: если дефицит не начнет сокращаться в должной мере, есть риск довольно жесткой оптимизации бюджета.

Во втором полугодии государство может стать более выборочным заказчиком и стать осторожнее с гражданскими расходами, полагает Чернов. Поскольку Минфин при утверждении бюджета на 2026–2028 годы называл ключевыми приоритетами социальные обязательства, оборону и безопасность, при необходимости корректировки в первую очередь уязвимы незащищенные гражданские статьи: часть инфраструктурных проектов, отдельные капитальные расходы, неприоритетные субсидии, а также подрядчики, завязанные на ускоренное казначейское финансирование. Для компаний это, по его словам, пока не означает немедленного урезания бюджетных расходов, но их ждет рост неопределенности по срокам платежей, запуску новых тендеров и объемам госзаказа вне приоритетных направлений.

Хачатурян также считает, что ускоренный рост расходов в первом квартале создает условия для возможных сокращений в менее социально значимых отраслях — индустрии развлечений, автомобилестроения. Однако, по его мнению, потенциальный рост дополнительных доходов из-за ситуации на Ближнем Востоке позволит максимально нивелировать эти сокращения.

Доцент кафедры государственных и муниципальных финансов РЭУ им. Г.В. Плеханова Екатерина Голубцова полагает, что пока рано говорить о сокращении господдержки — из-за высокой вероятности компенсации части дефицита во втором квартале за счет роста цен и объемов экспорта нефти.

Хотя дефицит госбюджета к бизнесу прямого отношения не имеет, говорит руководитель направления исследований Школы управления "Сколково" Владимир Коровкин, в российских реалиях государство — крупный покупатель, и сокращение его финансовых возможностей скажется на программах закупок. Кроме того, дефицит надо восполнять, и реалистичным вариантом, по его мнению, может быть повышение налогов.



## Какова вероятность налоговых изменений

Один из главных вопросов, который волнует бизнес в связи с растущим дефицитом, — придется ли платить новые налоги. Шибанов не ждет дополнительных налоговых шагов. По его мнению, текущие высокие цены на нефть из-за конфликта на Ближнем Востоке могут быть достаточными для заметного снижения дефицита и приведения его близко к плановым значениям. Если цены останутся высокими несколько месяцев, дефицит, по его оценкам, может оказаться даже на уровне осеннего плана 2025 года.

Беленькая, напротив, считает, что возрастает вероятность действий правительства по повышению собираемости налогов и, возможно, появления дополнительных сборов. Она напоминает, что глава РСПП Александр Шохин говорил о возможном возвращении к практике налога на сверхприбыль — windfall tax, который уже взимался с крупного бизнеса в 2023 году.

Федюнина также не исключает возврата к практике windfall tax, но подчеркивает, что это возможный, но не обязательный и уж точно не самый желаемый способ пополнения бюджета. Все будет зависеть от того, как, сколько и каким образом будут изымать. Изъятия в отдельных отраслях, таких как IT или банковский сектор, могут негативно сказаться на формировании технологического суверенитета, поскольку приведут к сокращению инвестиций в критические технологии.

По ее словам, правительство может пойти на изъятия, если у этой меры сформируется поддержка как справедливой и ограниченной, а ожидаемая сумма пополнения окажется существенной. Но любая дополнительная и одновременная налоговая нагрузка — это сильный негативный сигнал для экономики. Прогнозируемая и постепенная мера лучше разовой как с точки зрения влияния на бизнес-климат, так и с точки зрения финансовой устойчивости предприятий.

Голубцова обращает внимание на то, что в настоящий момент ищутся возможности пополнения доходной части бюджета без повышения налоговых ставок и введения новых фискальных платежей. Речь идет в первую очередь о мерах, направленных на обеление экономики. Осуществляется мониторинг банковских переводов граждан для выявления поступлений, имеющих признаки незадекларированных предпринимательских доходов. Следствием наступления ответственности работодателей и граждан за нелегальную занятость могут стать дополнительные поступления НДФЛ и страховых взносов, считает она. (РБК.Отрасли 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

## Российский алюминий под давлением глобальных вызовов. "Российская газета". 14 апреля 2026

Ситуация на Ближнем Востоке - прежде всего военная операция США и Израиля против Ирана - сказалась на ситуации во многих отраслях мировой экономики. Отразилась она и на глобальном рынке алюминия: на днях биржевые цены на металл обновили четырехлетний максимум, а причиной эксперты считают возросшие риски перебоев в поставках. Попробуем разобраться, из чего складывается цена российского металла и что может ее ожидать в обозримом будущем.

Россия входит в тройку крупнейших в мире производителей алюминия и благодаря доступной чистой энергии сибирских рек занимает первое место по выпуску алюминия с низким углеродным следом. При этом отрасль является переработчиком природного сырья в конечный продукт, поскольку алюминий в чистом виде в природе отсутствует. Однако похвастаться запасами качественной руды для "крылатого металла" наша страна не может: основное сырье либо залегает глубоко в недрах, либо имеет низкое содержание полезного элемента.

То же относится и к глинозему (промежуточный продукт между бокситом и алюминием): новых глиноземных производств в России не создавалось около полувека, так что потребности отечественной отрасли в глиноземе обеспечиваются примерно на 75% за счет импортных поставок. Причем после обострения геополитической ситуации в 2022 году и потери поставок с собственных предприятий в Австралии и Украине РУСАЛ (российская компания, один из крупнейших в мире производителей первичного алюминия) был вынужден не только искать на рынке новых поставщиков, но и решать транспортные проблемы.

Зависимость от импортного сырья связана с длинными логистическими цепочками.

Но если раньше качественные бокситы из Гвинеи можно было привезти на глиноземный завод в украинском Николаеве и оттуда отправить на сибирские алюминиевые заводы, то с обострением геополитической ситуации логистика и, как следствие, экономика производства сильно поменялись.

Сегодня доставка сырья до перерабатывающих заводов в России становится одной из самых длинных в мировой индустрии. А в условиях геополитической нестабильности - еще и одной из самых сложных и дорогих. Транспортные расходы увеличиваются как на международных маршрутах, так и внутри страны. Тарифы на контейнерный фрахт в Россию из Азии в 2025 году выросли на 12-15%, а грузовые тарифы РЖД с 2022 года для экспортных грузов повысились более чем на 90%.

Поскольку большая часть российского алюминия продается на экспорт, на состояние РУСАЛа сильно влияет укрепление рубля. Для производителя алюминия это означает, что рублевая выручка от продаж на внешние рынки сокращается, тогда как валютные расходы на международную логистику и сырье продолжают расти. Например, рыночные цены на глинозем в 2024 году достигали \$500-700 за тонну против средней исторической нормы в \$300-350.



При этом, несмотря на жесткую денежно-кредитную политику, внутри России сохранялась повышенная инфляция, которая отражается и в стоимости электроэнергии, и в зарплатах работников, и в железнодорожных тарифах. В итоге, стоимость электроэнергии в Сибири уже превышает аналогичную стоимость для алюминиевых заводов в Китае, которые являются основными конкурентами для наших предприятий, производя ровно в 10 раз больше металла. При этом ставки по кредитам для китайских заводов не превышают 3% в юанях.

Как результат всех этих факторов, себестоимость алюминия в стране поднялась до уровня в \$2000-2200 за тонну, включая более \$500 транспортных расходов, тогда как в странах с собственным сырьем и дешевой энергией (в Канаде и на Ближнем Востоке) она находится в среднем на уровне около \$1500.

Тем временем, за последние годы рост поставок РУСАЛом первичного алюминия на внутренний рынок составил десятки процентов, а доля импорта - сокращалась. Тот факт, что на российском рынке фактически нет импортного алюминия в значимых объемах, указывает на адекватность механизма ценообразования на внутреннем рынке. При этом в последние дни на фоне роста мировых цен и региональных премий (надбавка к биржевой цене за физическую доставку покупателю, обычно включает логистику, страхование, пошлины и проч.) СМИ стали все чаще сообщать об интересе к российскому "крылатому металлу" даже со стороны европейских и американских партнеров.

Казалось бы, для российского алюминия, чьими основными рынками сегодня стали страны Азии и СНГ, включая Россию с объемом потребления около 1 миллиона тонн, ситуация на Ближнем Востоке не должна иметь решающего значения. Однако в такой сложной отрасли, как алюминиевая, на стоимость продукта для конечных потребителей воздействуют слишком много внешних факторов - от геополитических событий до стоимости транспортировки и цен на сырье.

Однако, несмотря на все вызовы, российская алюминиевая индустрия продолжает развиваться: на рынке появляются все новые продукты - от привычной упаковки и спортивного инвентаря до строительных конструкций. И остается надежным поставщиком на глобальном алюминиевом рынке. (Российская газета 14.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



## Железнодорожные грузовые перевозки

### Россия и Узбекистан увеличили перевозки пассажиров и грузов по железной дороге.

Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин и Премьер-министр Республики Узбекистан Абдулла Арипов провели 6-е заседание Совместной комиссии на уровне глав правительств России и Узбекистана.

Отмечено, что объемы перевозок всеми видами транспорта между странами значительно выросли. Существенно увеличилось количество регулярных авиарейсов, сегодня частота достигла 367 рейсов в неделю. Продолжение работы по внедрению цифровых технологий в сферу транспорта и логистики, а также формирование новых международных транспортных коридоров позволит открыть перспективные рынки сбыта продукции.

Подробно о сотрудничестве стран в сфере транспорта рассказал Министр транспорта Андрей Никитин. Он отметил, что по итогам 2025 года перевозки грузов по железной дороге выросли на 19 %, а за первые 2 месяца 2026 года рост составил 32 %. Аналогичная ситуация – с пассажирскими перевозками, которые за прошлый год увеличились на 15,4 %. Воздушным транспортом в прошлом году между Россией и Узбекистаном путешествовали более 2 миллионов человек, а за 2 месяца этого года авиакомпании перевезли уже свыше 361 тыс. пассажиров.

По линии автомобильного транспорта страны произвели предварительный обмен 6 тысячами разрешений на перевозки в/из третьих стран в 2026 году. Продолжается сотрудничество России и Узбекистана в сфере автобусных перевозок пассажиров.

Рассматривается возможность участия российских компаний в проектах развития транспортной инфраструктуры в Узбекистане, а также внедрение российских технологий в инфраструктурные проекты Республики, в том числе в части модернизации автомобильных дорог, а также запуска движения беспилотных грузовиков между Россией и Узбекистаном.

"Из самых перспективных направлений – вопросы участия российских компаний в создании сети высокоскоростного движения на территории Узбекистана. Мы строим ВСМ и можем предложить достаточно серьезный пакет решений, связанный с обновлением скоростного железнодорожного транспорта. Также это вопросы цифровизации на транспорте в целом, они касаются в том числе авиационных сервисных платформ, которые позволят создать более эффективную среду обмена авиационными сообщениями. Это вопросы, связанные с дальнейшим наращиванием обмена электронными документами. У нас подготовлен большой серьезный план работы с коллегами из Узбекистана, он оформлен в виде дорожной карты, по ней планируем двигаться дальше", – заявил Андрей Никитин.

Авиационная сервисная платформа создана для обмена операционными сообщениями между авиакомпаниями, аэропортами, системами бронирования и регистрации и другими участниками авиационной отрасли.

Отмечены успехи в сфере грузоперевозок с применением электронных навигационных пломб на территории ЕАЭС, с 11 февраля по 5 апреля осуществлено более таких 15 тысяч перевозок.

**Для справки:** Название компании: Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России ИНН 7702361427) Адрес: 109992, Россия, Москва, ул. Рождественка, 1, стр. 1 Телефоны: +74994950000; +7(499)4950001; +7(499)4950000#1041; +7(499)4950000#1042; +7(499)4950704; +7(499)4950003 Факсы: +7(499)4950010 E-Mail: [info@mintrans.ru](mailto:info@mintrans.ru) Web: <https://mintrans.gov.ru/> Руководитель: Никитин Андрей Сергеевич, министр (INFOline, ИА (по материалам Министерства транспорта) 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### Погрузка на железной дороге в Курской области в январе-марте 2026 г. выросла на 0,5%.

В январе-марте 2026 г. на железной дороге в Курской области в вагоны и контейнеры было погружено 4,5 млн тонн грузов, что на 0,5% больше, чем за аналогичный период 2025 г.

Железнодорожной, в том числе, погружено:

- руды железной и марганцевой - 3,5 млн тонн (-7,7%);
- зерна - 457 тыс. тонн (рост почти в 2 раза);
- жмыхов - 360 тыс. тонн (+36,5%);
- остальных продовольственных товаров - 157 тыс. тонн (+10,8%);
- строительных грузов - 24 тыс. тонн (+3,7%);

В марте 2026 г. в Курской области погружено в вагоны и контейнеры 1,6 млн тонн грузов. Это на 8,6% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.





**Для справки:** Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД, ОАО ИНН 7708503727)* Телефоны: +74996052000; +78007750000 E-Mail: [info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru); [cos@center.rzd.ru](mailto:cos@center.rzd.ru) Web: <http://rzd.ru> Руководитель: *Саратов Сергей Юрьевич, заместитель генерального директора, ОАО «РЖД»; Савельев Виталий Геннадьевич, председатель Совета директоров; Белозеров Олег Валентинович, генеральный директор-председатель Правления (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД") 13.04.26)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Погрузка на железной дороге в Тверской области выросла на 1,6% в I квартале 2026 года.**

По оперативным данным, в январе-марте 2026 года на сети ОАО "РЖД" в Тверской области погружено 320,7 тыс. тонн грузов, что на 1,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

В том числе погружено:

лесных грузов – 176 тыс. тонн (+26,6%);  
нефти и нефтепродуктов – 81,7 тыс. тонн (+0,9%)  
бумаги – 15,8 тыс. тонн (+37,9%);



**Для справки:** Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД, ОАО ИНН 7708503727)* Телефоны: +74996052000; +78007750000 E-Mail: [info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru); [cos@center.rzd.ru](mailto:cos@center.rzd.ru) Web: <http://rzd.ru> Руководитель: *Савельев Виталий Геннадьевич, председатель Совета директоров; Белозеров Олег Валентинович, генеральный директор-председатель Правления; Саратов Сергей Юрьевич, заместитель генерального директора, ОАО «РЖД» (INFOLine, ИА (по материалам Октябрьской железной дороги) 13.04.26)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Погрузка зерна на Московской железной дороге увеличилась в 1,8 раза в январе – марте 2026 года.**

В январе-марте 2026 г. на станциях Московской железной дороги погружено 728,8 тыс. тонн зерна. Это в 1,8 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Наибольшие объемы зерна погружены на станциях Измалково (91,6 тыс. тонн) Липецкой области, Удобрительная (85,8 тыс. тонн), Кшень (73,7 тыс. тонн) и Отрешково (64,3 тыс. тонн) Курской области.

На показатели погрузки положительное влияние оказало повышение спроса потребителей на зерно урожая 2025 года.



**Для справки:** Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД, ОАО ИНН 7708503727)* Телефоны: +74996052000; +78007750000 E-Mail: [info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru); [cos@center.rzd.ru](mailto:cos@center.rzd.ru) Web: <http://rzd.ru> Руководитель: *Саратов Сергей Юрьевич, заместитель генерального директора, ОАО «РЖД»; Савельев Виталий Геннадьевич, председатель Совета директоров; Белозеров Олег Валентинович, генеральный директор-председатель Правления (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД") 13.04.26)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Погрузка на железной дороге в Московской области составила 1,3 млн тонн в марте 2026 года.**

В марте 2026 года на железной дороге в Московской области в вагоны и контейнеры было погружено 1,3 млн тонн, что на 2,9% больше, чем за аналогичный период 2025 года.

Железнодорожной, в том числе, погружено:

нефти и нефтепродуктов – 451,4 тыс. тонн (+18,6% к марту 2025 года);  
лома черных металлов – 111,5 тыс. тонн (-12,6%);  
метизов – 110,9 тыс. тонн (+13,6%);  
строительных грузов – 89,1 тыс. тонн (-10,8%);  
химикатов и соды – 59,5 тыс. тонн (+3,6%);  
химических и минеральных удобрений – 51,1 тыс. тонн (-39,9%);  
лесных грузов – 44,9 тыс. тонн (+14,6%);  
черных металлов – 38,2 тыс. тонн (+23%);  
мяса и масла животного – 33,6 тыс. тонн (+14,3%);  
машин, станков, двигателей – 16,8 тыс. тонн (рост в 2,1 раза);  
зерна – 16,6 тыс. тонн (рост в 10,3 раза);  
промышленных товаров народного потребления – 15,6 тыс. тонн (-8%);





цемента – 11,4 тыс. тонн (-43,3%);  
 жмыхов – 10,6 тыс. тонн (-46,4%);  
 продуктов перемола – 9,5 тыс. тонн (+18,2%);  
 бумаги – 9,5 тыс. тонн (-9,2%);  
 комбикорма – 6,4 тыс. тонн (+13,5%);  
 автомобилей и комплектующих – 6,3 тыс. тонн (рост в 1,9 раза);  
 металлических конструкций – 4 тыс. тонн (рост в 1,9 раза);  
 картофеля, овощей и фруктов – 2,7 тыс. тонн (рост в 1,6 раза);  
 флюсов – 2,3 тыс. тонн (-8,5%);  
 цветных металлов – 2 тыс. тонн (-12,9%);  
 рыбы – 738 тонн (-8,1%);  
 остальных продовольственных товаров – 135,7 тыс. тонн (-9%).

В январе-марте в Московской области в вагоны и контейнеры погружено 3,3 млн тонн, что на 7,6% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

**Для справки:** Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД, ОАО ИНН 7708503727)* Телефоны: +74996052000; +78007750000 E-Mail: [info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru); [cos@center.rzd.ru](mailto:cos@center.rzd.ru) Web: <http://rzd.ru> Руководитель: *Саратов Сергей Юрьевич, заместитель генерального директора, ОАО «РЖД»; Савельев Виталий Геннадьевич, председатель Совета директоров; Белозеров Олег Валентинович, генеральный директор-председатель Правления (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД") 13.04.26)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Почти 1 млн тонн грузов обработано на терминалах Горьковской магистрали в I квартале 2026 года.**

На терминалах Горьковской железной дороги обработали почти 1 млн тонн грузов в январе-марте 2026 года, в том числе:

Доскино – 97,8 тыс. тонн;  
 Тихорецкая – 88,1 тыс. тонн;  
 Котельнич-2 – 74,2 тыс. тонн;  
 Муром – 71,4 тыс. тонн;  
 Юрьевец – 65,3 тыс. тонн;  
 Киров-Котласский – 50,8 тыс. тонн;  
 Ижевск – 42,8 тыс. тонн.



На терминалах магистрали оказываются услуги комплексного транспортного обслуживания: погрузка и выгрузка широкой номенклатуры грузов, их хранение в крытых складах и на открытых площадках, доставка грузов автомобильным транспортом, оформление перевозочных документов, услуги очистки/промывки вагонов.

Активно внедряется в работу цифровая модель взаимоотношений с грузоотправителями и грузополучателями. Клиент магистрали имеет возможность в "Личном кабинете" на сайте ОАО "РЖД" дистанционно воспользоваться услугами терминально-складского комплекса просто подав заявку на оказание услуг.

В рамках оказания полного спектра услуг разработан комплексный сервис "ЦМ-Экспедитор", который помогает клиентам оптимально выстроить маршрут грузоперевозок, погрузить и закрепить груз, оформить перевозочные документы, а также получить услугу полного экспедиторского сопровождения грузовой перевозки.

**Для справки:** Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД, ОАО ИНН 7708503727)* Телефоны: +74996052000; +78007750000 E-Mail: [info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru); [cos@center.rzd.ru](mailto:cos@center.rzd.ru) Web: <http://rzd.ru> Руководитель: *Саратов Сергей Юрьевич, заместитель генерального директора, ОАО «РЖД»; Савельев Виталий Геннадьевич, председатель Совета директоров; Белозеров Олег Валентинович, генеральный директор-председатель Правления (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД") 13.04.26)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **160 транспортных средств перевезено вагонами-автомобилевозами в составе пассажирских поездов на Дальневосточной железной дороге в I квартале 2026 года.**

В январе-марте 2026 года на Дальневосточной магистрали в вагонах-автомобилевозах в составе пассажирских поездов перевезено 160 транспортных средств. В том числе, в специализированных вагонах поезда № 9/10 Владивосток – Москва перевезено 111 автомобилей. Вагоном-автомобилевозом в составе пассажирского поезда № 373/374 Хабаровск – Чегдомын перевезено 49 автотранспортных средств.





Сервис позволяет быстро и безопасно перевезти личный автомобиль или мотоцикл. В специальном вагоне-автомобилевозе одновременно можно перевозить до 4 автомобилей (в зависимости от их габарита) или 8 мотоциклов. Внутри вагон оборудован специальными креплениями для транспортных средств, а также системами пожарной и охранной сигнализации.

**Для справки:** Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД, ОАО ИНН 7708503727)* Телефоны: +74996052000; +78007750000 E-Mail: [info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru); [cos@center.rzd.ru](mailto:cos@center.rzd.ru) Web: <http://rzd.ru> Руководитель: *Саратов Сергей Юрьевич, заместитель генерального директора, ОАО «РЖД»; Савельев Виталий Геннадьевич, председатель Совета директоров; Белозеров Олег Валентинович, генеральный директор-председатель Правления (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД") 14.04.26)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **РЖД выставили Рижский вокзал на "Авито" за 4 млрд рублей (Москва).**

#### **Торги проведут 29 апреля в 12:00 мск**

"Российские железные дороги" (РЖД) выставили на продажу на "Авито" здания Рижского вокзала за 4 млрд рублей, сообщил корреспондент ТАСС.

К приобретению предлагаются вокзал, построенный в 1901 году, общая площадь которого составляет 3 925,5 кв. м, двухэтажное нежилое здание 1929 года постройки площадью 3 786,4 кв. м, а также земельный участок общей площадью 13 693 кв. м.

Торги по вокзалу будут проведены 29 апреля в 12:00 мск. Прием заявок заканчивается 20 апреля в 12:00.

Ранее замглавы железнодорожного холдинга Екатерина Кривошеева сообщала, что РЖД продадут Рижский вокзал на торгах.

Правительство РФ в феврале 2026 года согласилось с предложением о продаже здания Рижского вокзала. Соответствующее распоряжение было подписано премьер-министром РФ Михаилом Мишустиним. Из документа следует, что здание будет продано на открытом аукционе с установлением начальной цены продажи в размере рыночной стоимости, определенной на основании отчета независимого оценщика.



**Для справки:** Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД, ОАО ИНН 7708503727)* Телефоны: +74996052000; +78007750000 E-Mail: [info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru); [cos@center.rzd.ru](mailto:cos@center.rzd.ru) Web: <http://rzd.ru> Руководитель: *Белозеров Олег Валентинович, генеральный директор-председатель Правления; Саратов Сергей Юрьевич, заместитель генерального директора, ОАО «РЖД»; Савельев Виталий Геннадьевич, председатель Совета директоров (ТАСС 13.04.26)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Три крупных проекта реализуют в 2026 году на восточном направлении.**

В перевозках между РФ и Китаем в 2026 году наметились перемены к лучшему, считают специалисты компании YМ Trans Group.

Выделено три крупных проекта, которые реализуют в 2026 году. Первый – пуск нового железнодорожного маршрута через Забайкальск.

На этом направлении предполагается построить второй главный путь, а также завести китайскую колею на российскую сторону. Ожидается, что новая ветка увеличит грузопоток на участке ПП "Забайкальск" вдвое. "Проект уже парафирован с китайской стороной, осталось дождаться финального подписания", – сообщили в Минтранс РФ. Второй проект – создание пилотной зоны свободной торговли во Внутренней Монголии. Город Маньчжоули на границе с РФ таким образом превращается таким образом в современный логистический хаб. Причем, это и сейчас один из самых загруженных железнодорожных переходов для транзита Китай - ЕС.

Власти КНР собираются объединить приграничную торговлю, бондовую зону и зону экономического сотрудничества. Появятся новые склады и перевалочные базы. Пропускная способность – десятки миллионов тонн грузов.

Клиенты соответственно ожидают упрощения таможенных процедур и налоговые льготы с китайской стороны.

Третий проект – два крупных автомобильных пункта пропуска. Причем, один из них (в Краскино на границе с Китаем) готов на 93%, уточнил респондент в компании YМ Trans Group. Сейчас через старый пункт ежедневно проезжает около 180 грузовиков. А после открытия там будет 16 полос движения, в том числе – 12 полос для грузового транспорта.

Второй переход – МАПП Хасан. Это единственный автомобильный переход с с КНДР. Его строят с нуля. Готовность объекта оценивают в 42%. Здесь будет 10 полос, в том числе – 4 для фур. Завершить строительство планируют уже в 2026 году.



"Граница между Россией и Китаем становится шире в прямом смысле. Надеемся, что и скорость прохождения грузов вырастет пропорционально", – сказал представитель компании YМ Trans Group. ([ИА РЖД-Партнер.ру](http://ИА РЖД-Партнер.ру) 14.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Беспилотные грузоперевозки запустят на КПП Хэйхэ-Благовещенск.**

*Это значительно повысит грузовую пропускную способность международного пункта пропуска*

В китайской провинции Хэйлуцзян успешно прошел полевую приемку демонстрационно-прикладной проект беспилотного вождения на трансграничной автомагистрали, сообщает информационное агентство "Синьхуа".

"Реализованный в городе Хэйхэ проект придает мощный технологический импульс упрощению торговли между Китаем и Россией", — отмечается в материале китайских коллег.

Традиционная трансграничная логистика в китайском городе Хэйхэ, расположенного на противоположном берегу от российского города Благовещенска, сталкивается с такими проблемами, как высокие эксплуатационные расходы и серьезное давление в сфере обеспечения безопасности. Поэтому в целях повышения эффективности таможенного оформления в пограничных пунктах пропуска транспортно-инвестиционная корпорация провинции Хэйлуцзян Heilongjiang Communications Investment Group, опираясь на преимущества местного полигона для испытаний автономного вождения в холодных районах, сосредоточила усилия на четырех ключевых направлениях: адаптация к экстремально низким температурам, синхронизация трансграничного пропуска, интеллектуальное управление грузовыми перевозками и диспетчеризация на основе искусственного интеллекта. В итоге был создан демонстрационный сценарий беспилотных грузовых перевозок.

Отмечается, что с момента запуска проекта соответствующие подразделения строго в соответствии с государственными стандартами провели системную верификацию всех сценариев.

Были проведены испытания четырех беспилотных седельных тягачей для сменных полуприцепов в различных режимах эксплуатации, охватывающих такие типичные сценарии, как открытые дороги, пункты взимания платы за проезд, сухопутные пункты пропуска, сложные обледенелые и заснеженные участки дорог.

За время пилотной эксплуатации общий пробег транспортных средств превысил 25 тыс. км, было выполнено более 250 трансграничных грузовых рейсов, успешно пройдены испытания в экстремальных условиях зимнего и летнего сезонов, сформированы полные возможности тестирования и эксплуатации беспилотных грузовых перевозок в холодных районах.

В основе проекта лежит технология искусственного интеллекта. Самостоятельно разработанная интеллектуальная платформа для беспилотных грузовых перевозок объединяет такие технологии, как диспетчеризация на базе ИИ и анализ больших данных, обеспечивая интеллектуальную координацию трансграничных грузовых задач, мониторинг состояния транспортных средств в режиме реального времени, углубленный анализ эксплуатационных данных и полностью автоматизированное диспетчерское управление без участия человека.

Сейчас такие показатели проекта, как точность восприятия искусственным интеллектом, адаптация к погодным условиям в холодных районах, эффективность трансграничного пропуска и уровень контроля безопасности, соответствуют приемочным требованиям. После оценки экспертной группы проект успешно прошел полевую приемку. После ввода в эксплуатацию он значительно повысит грузовую пропускную способность КПП Хэйхэ-Благовещенск.

Ранее РБК Приморье писал, что грузооборот трансграничного моста Благовещенск – Хэйхэ за первые два года работы составил 900 тыс. т, а в денежном выражении показатель оценивают примерно в 25 млрд юаней.

С момента запуска международной переправы 10 июня 2022-го за два года по ней проехало 86 тыс. транспортных средств.

Главным прорывом на китайской стороне считают допуск на таможенную технику, которая может пройти границу своим ходом. Это на более чем на 30% сократило ожидание на границе, а транспортные расходы компаний-экспортеров – на 20%. Всего за два года через пункт пропуска Хэйхэ в Россию было вывезено 26 тыс. машин.

Еще одним достижением названы поставки сжиженных углеводородных газов (СУГ) и прочих опасных веществ из России в КНР. Первый танк-контейнер прошел по мосту 2 августа 2023 года. За неполный год благодаря трансграничной переправе в Китай отправили более 3,2 тыс. т СУГ на общую сумму в более 100 млн юаней. (РБК Приморье 11.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Транспортная группа из Петербурга получила убытки в 30 млрд руб. "РосБизнесКонсалтинг". 13 апреля 2026**

Допустившая дефолт логистическая группа "Монополия" получила 30 млрд р убытков

Совокупный убыток петербургской транспортно-логистической группы «Монополия», в которую входят 12 юрлиц, по итогам 2025 года превысил 30 млрд руб., следует из бухгалтерской отчетности компаний, которую изучил РБК Петербург.



Наибольший убыток у головной компании холдинга — АО «Монополия» — 8,99 млрд руб. Он почти в 12 раз превышает выручку (775 млн руб.). Крупнейшее по обороту юрлицо группы — ООО «Монополия.Онлайн» — при выручке 44,66 млрд руб. показало убыток 7,13 млрд руб. Далее следуют ООО «Монополия Инвестмент» (убыток 7,55 млрд руб. при доходах в 2 млн руб.), АО «Лорри» (3,52 млрд руб. убытка при выручке 3,33 млрд руб.), ООО «Монополия» (1,63 млрд руб. при выручке 6,58 млрд руб.) и ПАО «ГТМ» (1,03 млрд руб. убытка при почти нулевой выручке).

Остальные 6 юрлиц группы также завершили год в минусе. Еще в 2024 году большинство компаний группы были прибыльными.

«Ситуация в компании остается сложной. Команда "Монополии" активно работает, чтобы привлечь дополнительные источники ликвидности и стабилизировать операционную деятельность», — прокомментировали в пресс-службе «Монополии». В компании отметили, что отчетность по РСБУ относится только к головной компании и не отражает финансовые результаты всех компаний группы. Консолидированная отчетность, которая точнее отражает совокупный финансовый результат «Монополии», будет опубликована компанией в ближайшее время.

### Суды на паузе

В начале марта «Монополия» сообщила о намерении обратиться в арбитражный суд с заявлениями о банкротстве 7 из 12 своих юридических лиц. Тогда же Федеральная налоговая служба приостановила операции по счетам трех из семи компаний, включая АО «Монополия», из-за неуплаты налогов. Однако в итоге иски о собственном банкротстве подали только две компании группы — АО «Монополия» и ООО «Глобалтрак Информационные технологии». Это произошло в начале апреля.

Как следует из данных Арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленобласти, иск «Монополии» оставили без движения до 15 мая, поскольку компания не доказала, что уведомила других лиц, участвующих в деле, а иск «Глобалтрак» — до 8 мая, так как он не предоставил все необходимые документы.

О серьезных финансовых проблемах петербургского холдинга стало известно 4 декабря, когда головная компания группы допустила технический дефолт по одному из своих выпусков облигаций. Спустя две недели дефолт перестал считаться техническим: инвесторы так и не получили 260 млн руб.

Группа заявила о намерении реструктурировать долг по облигациям, но трижды переносила сроки обнародования условий погашения долга. Ранее там планировали сделать это сначала в январе, потом — к 28 февраля, в последний раз — до 15 марта. Заявлений о параметрах реструктуризации пока не последовало.

Сейчас держатели дефолтных облигаций группы «Монополия» пытаются объединиться, чтобы взыскать долги через суд. Через профессионального представителя — компанию «Лигал Кэпитал Инвестор Сервисез» — они подали 4 марта в Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленобласти коллективный иск к головному АО «Монополия». Как сказано в исковом заявлении, «Монополия» не раскрыла условия и график реструктуризации, а также сообщила о наличии признаков банкротства у самой компании и ее «дочек». Иск охватывает все выпуски облигаций, то есть общая сумма требований составляет 7,18 млрд руб., из которых 6,75 млрд руб. — непогашенный номинал бумаг.

По данным базы данных «Электронное правосудие», суд оставил заявление без движения до 22 апреля, так как по закону для коллективного иска нужно подтверждение, что к претензиям присоединились минимум пять участников группы. С начала года к ООО «Монополия.Онлайн», по данным СПАРК, подано 411 исков в арбитражные суды (почти вдвое больше, чем за весь прошлый год) на сумму 1,2 млрд руб., к АО «Монополия» — 51 иск на 38,7 млн руб.

### Очищение рынка

Причин таких больших убытков несколько, говорит ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов. 2025 год был тяжелым для всего рынка грузоперевозок РФ: до 30% компаний завершили год с убытками, а рынок покинули 15-20% игроков. Охлаждение экономики снизило спрос на грузоперевозки и привело к сокращению тарифов.

«Ситуацию для "Монополии" усугубила ее значительная долговая нагрузка, сформированная на фоне активных инвестиций. Стоимость обслуживания долга выросла, и это привело к нехватке оборотных средств, — говорит Дмитрий Баранов, — Дополнительное давление на компанию оказал кризис в «тяжелом» сегменте перевозок: из-за падения спроса и демпинга резко сократилась выручка от эксплуатации собственного парка техники, который из актива фактически превратился в источник убытков для "Монополии"».

По его мнению, шансы нормализовать работу и расплатиться с долгами у компании еще есть, но этот путь крайне сложный и высокорисковый. «Компания может остаться на рынке в урезанном виде при согласованной всеми кредиторами реструктуризации задолженности, но вероятность полного и быстрого погашения всех обязательств крайне мала», — говорит Баранов.

Для рынка грузоперевозок уход такого крупного игрока может на «короткой дистанции» привести к лавинообразному росту числа исков к перевозчикам. Однако в среднесрочной перспективе банкротство «Монополии» может привести к давно назревшим позитивным изменениям — очищению рынка грузоперевозок от слабых и неэффективных игроков и его «перезапуску» в России, считает эксперт.



«Монополия» была основана в Петербурге в 2006 году как компания по перевозке температурных грузов. Позже основным бизнесом «Монополии» стала платформа цифровой логистики, которая помогает грузоперевозчикам и грузовладельцам находить друг друга для эффективного сотрудничества. На платформе числятся более 3,5 тыс. грузовладельцев и более 80 тыс. транспортных средств.

В 2022 году холдинг вошел в число в top-50 быстрорастущих компаний России, по версии РБК. (РосБизнесКонсалтинг 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Полигонные пуски. "Гудок". 14 апреля 2026**

Технологический полигон – это часть сети, выделенная по таким технологическим признакам, как направление движения грузов, система тягового обслуживания и логистика подвода к портам и межгосударственным стыкам. Он обеспечивает единое планирование и управление перевозочным процессом на всём протяжении маршрута и выполнение ремонтных и строительно-монтажных работ.

#### **ВЫЙТИ ЗА ГРАНИЦЫ ДОРОГИ**

В современной эксплуатационной работе железных дорог приоритетом становится развитие сквозного управления перевозочным процессом на основных грузопотоках. Полигонные технологии – это модель, позволяющая управлять перевозками не в пределах административных границ, а в масштабе целого грузонапряжённого направления.

Необходимость такого формата управления продиктована самой эволюцией перевозочного процесса, объясняет начальник службы перспективной организации движения и моделирования перевозочного процесса Центральной дирекции управления движением (ЦД) Валентин Теплоухов.

За последние десятилетия выросла дальность грузовых перевозок, а основные объёмы больше концентрируются на наиболее загруженных направлениях. В этих условиях локальные решения, принимаемые в границах одной дороги, уже не всегда оказываются оптимальными для всего маршрута следования груза. Полигонные технологии позволяют устранить это противоречие, обеспечивая единое сменно-суточное планирование, согласованное управление движением, синхронизацию с технологическими «окнами», более точную работу с локомотивными ресурсами и вагонными парками, а также сквозную логистику в направлении портов и международных погранпереходов.

#### **ПЕРВОПРОХОДЕЦ ПОКАЗАЛ ЭФФЕКТИВНОСТЬ**

Обоснованность такого подхода была подтверждена на Восточном полигоне. Именно единый центр ответственности за производственный результат и объединение функций управления перевозками и тяговыми ресурсами позволили снять риски противоречий на междорожных стыках и перевести работу на действительно сквозные принципы.

Эффективность этого решения демонстрируют достигнутые результаты. По итогам 2025 года тарифный грузооборот на Восточном полигоне достиг 2577,8 млн ткм в сутки – это на 2,8% выше уровня 2024 года и вообще максимальный показатель за всё время деятельности компании.

По контрольным участкам Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей в прошлом году перевезено 159,5 млн тонн грузов, что на 4,2% больше, чем в 2024-м. Для освоения растущих объёмов было организовано почти 38 тыс. поездов массой 7100 тонн, что на 20% превышает уровень предыдущего года. По технологии интервального регулирования движения с использованием виртуальной сцепки выполнено почти 89 тыс. поездов (рост составил 17,1%). Парк инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой на Восточном полигоне в декабре 2025 года достиг почти 103 тыс. единиц – на 18,3% больше, чем в декабре 2024-го.

Показательно и сравнение на более длительных временных интервалах, подчёркивает Валентин Теплоухов.

По материалам анализа развития Восточного полигона после создания Центра управления перевозками (ЦУП ВП), с 2016 года грузооборот в его границах вырос на 21,4%, передача гружёного вагонопотока по междорожным стыкам – на 27,7%, а выгрузка в портах Дальнего Востока – на 37%. Таким образом, Восточный полигон стал площадкой, где полигонные технологии доказали свою способность повышать провозную и пропускную способность без разрыва между эксплуатацией, тягой, логистикой и инфраструктурой.

#### **МАСШТАБИРОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИИ**

Подтверждённый практикой результат стал основой для применения успешного опыта в западной части сети – на северо-западном и юго-западном направлениях, говорит Валентин Теплоухов. Работа уже вышла далеко за рамки концептуальной проработки.

Для развития Инструкции по оперативному планированию поездной и грузовой работы в ОАО «РЖД» (от 9 июля 2024 года № 1676/р) разработаны процессные модели полигонного уровня. Их базовый принцип заключается в дополнении существующей системы оперативного управления координирующей функцией.

Речь идёт о формировании единой диспетчерской смены в границах полигона, которая ведёт совместное сменно-суточное планирование поездной работы и синхронизирует свои задачи с центральным уровнем и соседними полигонами.



Такая схема создаётся не для дублирования действующих структур, а для устранения противоречий на стыках существующих ДЦУП (диспетчерских центров управления перевозками дирекций управления движением) и ЦУТР (центров управления тяговыми ресурсами на полигоне).

Исходя из этих принципов в 2025 году была проведена работа по проектированию структур управления полигонного уровня в западной части сети.

#### ПЛАНЫ НА БЛИЖАЙШЕЕ БУДУЩЕЕ

Так, на базе Оперативного управления ЦД будут созданы три управления с распределением штатной численности и функций по организации перевозочного процесса: на центральном уровне – Оперативное управление; на полигонном уровне – Управление перевозок на Северо-Западном полигоне и Управление перевозок на Юго-Западном полигоне в качестве подразделений органа управления Центральной дирекции управления движением. Руководитель полигона будет иметь ранг начальника управления.

Подготовка структур полигонного уровня ведётся с детальной проработкой организационных, технологических и социальных аспектов.

Во-первых, изменения проектируются строго в пределах организационной структуры Центральной дирекции управления движением, без выхода за существующие бюджетные и штатные параметры.

Во-вторых, местоположение действующих диспетчерских центров управления перевозками не меняется, что позволяет сохранить сложившуюся систему подготовки кадров.

В-третьих, в состав единого центра ответственности на полигоне передаются логистические функции, что должно расширить управление грузопотоками за пределы припортовых дорог, обеспечить адресную передачу транзитных грузов по междорожным стыкам и сократить технологические потери на начально-конечных операциях. Одновременно закладываются механизмы более точного предоставления технологических «окон» для ремонта инфраструктуры по створовым технологиям, а также для более эффективного управления парком локомотивов и вагонным парком.

#### ПОДТВЕРДИТЬ НОРМОТВОРЧЕСТВОМ

К моменту запуска подготовлен и необходимый комплект организационных документов. Разработан проект технологического процесса организации движения на полигоне, в котором в процессной логике описаны конкретные действия и персональная ответственность руководителей и специалистов.

В 2025 году уже прошли рабочие совещания, была создана специальная рабочая группа, а 22 декабря генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров поддержал реализацию в 2026 году структурных преобразований по созданию полигонного уровня управления на северо-западном и юго-западном направлениях.

«Непосредственная адаптация в производственную деятельность предлагаемых структурных преобразований с опорой на проработанные организационные, технологические и кадровые решения, безусловно, позволит обеспечивать устойчивый рост эффективности и качества перевозочного процесса в условиях растущих грузопотоков», – уверен Валентин Теплоухов. (Гудок 14.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

## Железнодорожное машиностроение

### В 2025 году объем рынка рельсового транспорта превысил 1 трлн руб.

Как ранее [прогнозировал](#), в прошлом году общий объем рынка рельсового транспорта снова превысил рубеж в один триллион рублей. Однако в то же время он сократился на 14,6% до 1 трлн 62 млрд руб.

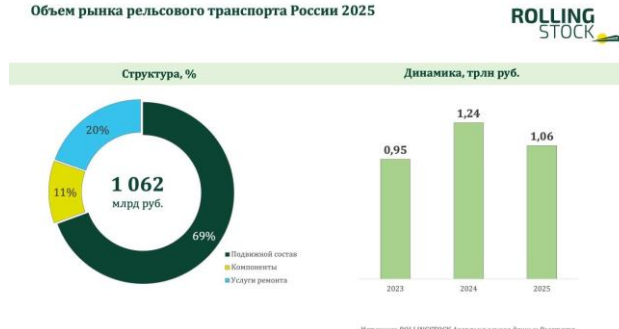
Предприятия по выпуску подвижного состава снизили отгрузку на 13,7% до 737 млрд руб.

У ремонтных предприятий снижение на 8,1% до 207 млрд руб., при этом в декабре они показали рост на 18%

У комплектаторов упала отгрузка на 29% до 118 млрд руб.

Производители ПС немного увеличили свою долю в общем объеме рынка до 69,4%, комплектаторы ее снизили до 11,1%, а ремонтники увеличили до 19,5%.

Объем рынка рельсового транспорта России 2025



*Важное методологическое уточнение: объем рынка определяю по объему отгруженной продукции (выполненным работам/услугам) по формам отчетности Росстата. Эти данные формируются по основному виду деятельности предприятия, а не по продукции (polikarpov\_rollingstock) (13.04.26)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### Выпущены инновационные вагоны "второго поколения".

В России продолжается развитие подвижного состава с повышенными эксплуатационными характеристиками: на рынок выведены инновационные грузовые вагоны "второго поколения", ориентированные на увеличение эффективности перевозок и снижение издержек участников рынка.



"В этом году мы запустили в массовое производство новый полувагон, который мы считаем вторым поколением "инноваций". То есть у нас были типовые полувагоны, которые могут везти 69 тонн в кузове. Затем – первое поколение "инноваций": вагоны могли везти 75 тонн в кузове. И сейчас мы переходим ко второму поколению инновационных вагонов, где за счет использования высокопрочной стали мы "выжали" из этой коробки еще 2 тонны, и в этом полувагоне можно везти уже 77 тонн груза. Плюс для его размещения дополнительно обеспечено два кубометра объема", – рассказала на МТЛФ Анна Орлова, генеральный директор Всесоюзного научно-исследовательского центра транспортных технологий (ВНИЦТТ); Директор дирекции научно-технического развития научно-производственной корпорации "Объединенная Вагонная Компания".

Если перевести эти цифры на поезд из 71 условного вагона, то в каждом поезде может дополнительно разместиться еще 550 тонн груза в сравнении с типовыми полувагонами, или 140 тонн груза в сравнении с инновационными вагонами первого поколения.

В числе эффектов – увеличение провозной способности железнодорожной инфраструктуры, тарифная экономия грузоотправителя, оптимизация размера парка и экономия затрат как на плановые, так и на текущие виды ремонтов, связанные с заменой колесных пар.

**Для справки:** Название компании: Научно-производственная корпорация Объединенная Вагонная Компания, ПАО (НПК ОВК) Адрес: 107045, г. Москва, вн. тер. г. муниципальный округ Мещанский, Последний пер., д. 11, стр. 1  
Телефоны: +74999991520 Факсы: +7(499)9991521 E-Mail: [info@uniwagon.com](mailto:info@uniwagon.com) Web: <https://uniwagon.com>  
Руководитель: Ольховская Ирина Владимировна, генеральный директор (ИА РЖД-Партнер.ру) 13.04.26

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### Об отправке инновационных вагонов Тихвинского вагоностроительного завода.

Большая партия вагонов-цистерн для перевозки нефти и нефтепродуктов модели 15-9993 отправлена в адрес заказчика.





Вагон-цистерна нового поколения обладает улучшенными технико-экономическими характеристиками: увеличенным объемом котла 88 м<sup>3</sup> грузоподъемностью 73,3 т увеличенным межремонтным пробегом 1 млн км или 8 лет.

**Для справки:** Название компании: Научно-производственная корпорация Объединенная Вагонная Компания, ПАО (НПК ОВК) Адрес: 107045, г. Москва, вн. тер. г. муниципальный округ Мещанский, Последний пер., д. 11, стр. 1  
Телефоны: +74999991520 Факсы: +7(499)9991521 E-Mail: [info@uniwagon.com](mailto:info@uniwagon.com) Web: <https://uniwagon.com>  
Руководитель: *Ольховская Ирина Владимировна, генеральный директор* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 10.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **ООО "КАВАЗ" сертифицировало тележки двухосные модели 18-194-1 тип 3 ГОСТ 9246-2013.**

ООО "Канашский вагоностроительный завод" получил сертификат соответствия ФБУ "РСФЖТ" на тележки двухосные модели 18-194-1 тип 3 ГОСТ 9246-2013, конструкторская документация 194.00.000-1 (исполнения 194.00.000-1, 194.00.000-1-01). Срок действия сертификата - до 09.04.2031 г. (<https://wagon-cargo.ru>) (13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Отложенная поломка и неизбежный ремонт. "Vgudok". 14 апреля 2026**

Ловушка низких ставок: экономия операторов может обернуться дефицитом вагонов на сети РЖД  
От VG: на фоне падения производства вагонов в 2026 году в России может возникнуть дефицит\* рабочего парка железнодорожного подвижного состава. ЖД-транспорт остаётся ключевой артерией отечественной экономики, однако стабильность его работы напрямую зависит от «здоровья» подвижного состава, состояние которого вызывает всё больше опасений у экспертов. Анализ ИПЕМ препарирует тревожную механику грядущего дефицита вагонов, который рискует проявиться уже в ближайшие месяцы.

Управленческие решения операторов, продиктованные рыночной конъюнктурой прошлого года, превратились в системный вызов для всей логистической цепочки.

Не будем давать поверхностные оценки, однако отметим прямую связь между арендными ставками, ремонтными мощностями и готовностью сети к весенне-летнему росту погрузки. Или неготовностью...

По данным прогноза показателей работы грузового железнодорожного транспорта до 2027 года, обновлённым ИПЕМ в начале апреля, объёмы производства грузовых вагонов в России в 2026 году сократятся на 30% по сравнению с прошлым годом и составят 38,5–41,5 тыс. вагонов. При этом вслед за сокращением объёмов ремонта вагонов количество неисправных грузовых вагонов за последние полгода выросло на 88% и в феврале достигло 158 тысяч единиц, что ведёт к дефициту рабочего парка.

Существенное сокращение ставок аренды грузовых вагонов в 2025 году, составившее, по оценке ИПЕМ, более 70%, вынудило операторские компании сократить бюджеты на ремонты. В результате объёмы ремонта сократились с 38–39 тыс. в месяц в конце 2024 года до 20–23 тыс. в месяц к началу 2026 года (-80% в январе-феврале 2026 к декабрю 2024), а количество неотремонтированных вагонов начиная с мая прошлого года стало увеличиваться и на конец февраля 2026 года достигло 158 тыс. ед. (11% общего парка).

Парк длительно отставленных вагонов от перевозок примерно на 80% состоит из нерабочего парка. До середины 2025 года такого парка было 6%, а с октября 2025 года по февраль 2026 года неисправный парк увеличился на 88%. В результате оперативного резерва парка вагонов, годных к перевозкам, который можно было бы использовать при возникновении локального дефицита вагонов в регионах погрузки, не стало.

Рост спроса на вагоны под погрузку привёл к росту плановых ремонтов на 50% в марте 2026 года с 20–23 тыс. ремонтов в декабре 2025 — феврале 2026 года до 30 тыс. ремонтов.

При этом рост объёмов ремонта происходит на фоне по-прежнему низких ставок аренды и предоставления вагонов, не покрывающих издержки их владельцев.

«Финансовая ситуация у операторов не улучшилась, ресурсов для проведения ремонтов больше не стало, однако угроза дефицита вагонов вынуждает операторов увеличивать объёмы ремонтов, чтобы не остаться без исправного парка для выполнения контрактов. Взять вагон на стороне теперь тоже не получится, так как там теперь тоже неисправные вагоны, не прошедшие плановые ремонты», — объясняет заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук.

По оценке ИПЕМ, для поддержания парка исправных, годных к перевозке вагонов на уровне 1,2 млн ед. необходимо выполнять свыше 30 тыс. ремонтов ежемесячно. В противном случае значительное количество неисправных грузовых вагонов приведёт к дефициту парка под перевозки. Для сокращения объёмов неисправного парка необходимо выходить на объёмы ремонтов около 38–40 тыс. ежемесячно, что в течение 2026 года будет проблематично.



Несмотря на сниженные объёмы деповских и капитальных ремонтов вагонов, базовый сценарий прогноза предполагает сохранение общего объёма ремонтов в начале 2026 года на уровне 2025 года, объём ремонтов вагонов в апреле будет на уровне марта текущего года (30 тыс. ед.). В связи с наличием значительного парка неисправных вагонов и трудностей с обеспечением порожних вагонов дефицит исправных грузовых вагонов под перевозки на станциях погрузки наступит уже в апреле-мае текущего года.

Первоначально это будут локальные дефициты в местах массовой погрузки полувагонов и нефтебензиновых цистерн. Дефицит исправных вагонов под перевозки приведёт к ограниченному росту ставок аренды (на 10–20% к концу текущего года, по обновлённому прогнозу ИПЕМ) и ставок предоставления вагонов на технический рейс.

Повышение спроса на ремонты в 2026 году может привести к локальному дефициту ремонтных мощностей (ремонтным компаниям необходимо восстановить штатную численность и квалификацию работников, выполнить плановые ремонты оборудования и т.д.), а также приведёт к умеренному росту цен на ремонты. Некоторые владельцы вагонов могут создать дополнительный ограниченный спрос на новые вагоны.

Это приведёт к незначительному росту производства и к умеренному росту цен на них.

Дефицит парка также может ограниченно увеличить спрос на вагоны, прежде всего на цистерны и полувагоны. Несмотря на это, объёмы производства новых вагонов в 2026 году будут на 30% ниже, чем в 2025 году, и составят 38,5–41,5 тыс. вагонов. В январе-феврале 2026 года объёмы выпуска вагонов уже сократились на 46%.

По обновлённому прогнозу ИПЕМ объёмы снятия с регистрации парка вагонов в 2026 и 2027 годах существенно превысят объёмы списания вагонов по сроку службы, составляющие 25,3 тыс. ед. в 2026 г. и 28,8 тыс. ед. в 2027 г., однако опережающее списание вагонов не приведёт к заметному снижению общего парка вагонов на сети.

\*Дефицит, о котором говорят на рынке, признан не всеми сторонами. В РЖД говорят о том, что никакого дефицита нет. Просто неисправный ПС не допускается на сеть, а отправляется в ремонт. Монополия также призывает владельцев вагонов (которые и должны следить за их состоянием) заранее планировать ремонты. Железнодорожники также отмечают, что корректируют расчёты потребного парка и возвращают из отстоя недостающий отрасли ПС: так в марте на сеть вернули почти 17 тысяч единиц.

От VG: Текущая ситуация намекает: в погоне за оптимизацией расходов рынок неизбежно сталкивается с эффектом «отложенного ремонта», когда экономия на текущем обслуживании оборачивается масштабным дефицитом ресурса в самый ответственный момент. Отрасль попала в замкнутый круг, где низкие ставки аренды тормозят восстановление парка, а нехватка мощностей и запчастей ограничивает возможности быстрого возврата вагонов в строй.

В ближайшей перспективе участникам рынка придётся адаптироваться к новым ценовым реалиям, где стоимость перевозок будет неизбежно корректироваться в сторону рыночного баланса, а качество и исправность подвижного состава станут главными активами, определяющими конкурентоспособность операторского бизнеса. (Vgudok 14.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



## Новости операторов подвижного состава

### Первая грузовая компания объявляет консолидированные финансовые результаты по МСФО за 2025

год.

По итогам 2025 года ПГК уверенно сохраняет высокие позиции среди железнодорожных операторов России

ПГК стала одной из немногих компаний, показавших рост погрузки, несмотря на сложную обстановку на железнодорожной сети. Грузооборот компании составил 256 млрд т-км, за год было перевезено 137 млн т грузов.

Ключевые финансовые показатели 2025 года:

Выручка компании за 2025 год — 123,7 млрд рублей.

Показатель EBITDA по итогам прошлого года сформировался на уровне 59,3 млрд рублей.

Чистая прибыль компании — 4,6 млрд рублей.

Комментарий генерального директора Первой грузовой компании Алексея Винникова:

"В 2025 году ПГК, как и вся отрасль, столкнулась с беспрецедентным падением ставок оперирования, падением цен на уголь, кратным ростом стоимости ремонтов, высокой ключевой ставкой и волатильностью на финансовых рынках. Однако, наша компания оперативно отреагировала на все эти вызовы, тем самым продемонстрировав по итогу стабильные операционные показатели и устойчивые лидирующие позиции в сфере грузовых железнодорожных перевозок. Финансовые результаты ПГК ожидаемо показали снижение вслед за рынком. Вместе с тем мы "выжали" максимум в текущих условиях, в том числе за счет постоянной работы по повышению эффективности управления парком, а также сокращения затрат и увеличения производительности труда.

ПГК неуклонно поддерживает высокий уровень ликвидности и демонстрирует уверенное обслуживание всего объема долгового портфеля благодаря операционной эффективности, росту клиентской базы и лояльности со стороны клиентов, которым мы обеспечиваем многолетний сервис.

Повышение устойчивости бизнес-модели ПГК на ближайшую перспективу мы видим не только в совершенствовании технологических процессов, но и в поиске синергии в смежных сегментах ж/д оперирования".

Наша гибкость в подходе к управлению парком и способность команды адаптировать модель работы под текущее состояние рынка позволили ПГК в 2026 году подтвердить долгосрочный кредитный рейтинг агентства НКР на уровне AA+.

**Для справки:** Название компании: *Первая Грузовая Компания, АО (АО ПГК)* Телефоны: +78007751616; +7(495)6630101 Факсы: +7(499)2629618 E-Mail: [officePGK@pgk.ru](mailto:officePGK@pgk.ru) Web: <https://pgk.ru/> Руководитель: *Винников Алексей Николаевич, генеральный директор (РБК Компании 14.04.26)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### Национальная транспортная компания увеличила перевозки угля на 5,1% в I квартале 2026 года.

Национальная транспортная компания (НТК) перевезла 26,7 млн тонн угля в I квартале 2026 года, увеличив объем на 5,1%. Рост связан с увеличением экспортных поставок в порты Дальнего Востока и применением новых технологий маршрутизации.

Национальная транспортная компания (НТК) отчиталась о перевозке 26,7 миллиона тонн энергетического угля за период с января по март 2026 года, что на 5,1% превышает показатели аналогичного периода прошлого года.

Как сообщила пресс-служба компании, увеличение перевозок связано с увеличением экспортных поставок в порты Дальнего Востока. Например, в направлении порта Ванино, расположенного в Хабаровском крае, было доставлено 5,4 миллиона тонн угля, что на 47% больше, чем в первом квартале прошлого года.

В пресс-службе НТК отметили: "Главными факторами роста в направлении Дальнего Востока стали расширение провозных возможностей Восточного полигона, а также новые технологии маршрутизации, активно применяемые НТК совместно с грузоотправителями и РЖД".

Отопительный сезон способствовал увеличению поставок угля для ТЭЦ Сибири на 22,7%. Всего за первый квартал НТК перевезла 17,1 миллиона тонн угля для восьми восточных регионов России, причем самый большой объем, 1,1 миллиона тонн, был доставлен в марте в Красноярский край.





Рост объемов грузоперевозок стал возможным благодаря эффективной модели сотрудничества с грузоотправителями и грузополучателями, которая включает использование как собственного, так и привлеченного парка. Не менее важно, что более 80% грузов в восточном направлении отправляется с использованием инновационных полувагонов, средний возраст которых составляет 7 лет, что ниже среднего показателя по рынку операторов. Совместно с морскими портами и РЖД компания достигла маршрутизации 90% всех отправок. Компания подчеркнула: "Мы постоянно работаем над совершенствованием наших технологий, что вместе с миллионами потребителей тепловой и электрической энергии в России и странах ЮВА обеспечивают экономическую устойчивость НТК". (spb.tsargrad.tv)

**Для справки:** Название компании: Национальная транспортная компания, АО (НТК) Адрес: 115054, Российская Федерация, город Москва, улица Дубининская, дом 53, строение 5, помещение 1/Н. Телефоны: +74956631310; +7(495)7952538 E-Mail: [secretariat\\_ntk@ntk-corp.ru](mailto:secretariat_ntk@ntk-corp.ru) Web: <https://ntk-corp.ru/> Руководитель: Черников Андрей Серафимович, Генеральный директор; Солженицын Степан Александрович, председатель Совета директоров (13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



## Новости лизинговых компаний

### Лизинг подкрутил пробег. "КоммерсантЪ". 13 апреля 2026

Доля подержанных машин в лизинге достигла рекорда. Покупатели автомобилей в лизинг все активнее переключаются на сегмент подержанной техники: доля таких продаж на рынке в феврале достигла 40%, что стало новым историческим максимумом. Спрос стимулируют высокая стоимость новых машин и большие скидки, которые лизинговые компании предлагают для продажи стоков. Во втором квартале интерес к вторичному сегменту останется на пиковых значениях, считают участники рынка.



Доля автомобильной техники с пробегом — легковых, легких коммерческих, грузовых машин и прицепов — в лизинговых продажах в феврале в России выросла на 10 процентных пунктов (п. п.) год к году, достигнув исторического рекорда в 40%, подсчитали в "Альфа-Лизинге". Ранее максимальный показатель в 33% был зафиксирован в мае—июле 2025 года.

По данным "Альфа-Лизинга", пиковые показатели по доле в феврале также установлены в сегменте легковых автомобилей (рост с 25% до 36% год к году) и легкого коммерческого транспорта (рост с 15% до 24% год к году). До этого максимальная доля подержанных автомобилей в обоих сегментах была в январе 2026 года — 28% и 18% соответственно.

В натуральном выражении продажи техники с пробегом на рынке лизинга в феврале увеличились на 45%. Абсолютных данных компания не приводит. Продажи подержанных легковых автомобилей увеличились на 82%, легкого коммерческого транспорта — на 32%, прицепов — на 17%, грузовиков — на 16%. Собеседники "Ъ" подтверждают рост спроса на подержанную технику, большие стоки которой сейчас находятся на балансе лизинговых компаний. По мнению директора по рейтингам кредитных институтов агентства "Эксперт РА" Анатолия Перфильева, больше пользоваться вторичным рынком (где есть довольно свежие предложения) предпринимателей вынуждают растущие цены на новые автомобили. А лизинговые компании, продолжает господин Перфильев, неся издержки на хранение изъятого имущества и недополучая прибыль, охотнее идут на скидок.

В "Европлане" отмечают, что вторичный сегмент не обеспечивает рост рынка, а скорее замещает продажи новых машин. Для лизинговой компании работа с подержанной техникой, добавляет замгендиректора "ВТБ Лизинг" Александр Ганчев, скорее непрофильный бизнес, хотя и вынужденно необходимый. Всем игрокам пришлось перестраивать операционные процессы из-за накопленных стоков, напоминает он. Рост продаж подержанных машин с пробегом отмечают все опрошенные "Ъ" лизинговые компании. В "Газпромбанк автолизинге" фиксируют увеличение реализации в феврале на 24%, в марте — на 29% год к году. Доля техники с пробегом в структуре продаж в феврале к январю выросла на 6 п. п., до 35%. Самый значительный рост в феврале и в целом в первом квартале демонстрируют легкие коммерческие машины. В "Интерлизинге" рассказали, что продажи автомобилей с пробегом в феврале выросли на 10% год к году, а относительно января — в три раза. "Наибольшую динамику показал сегмент легковых автомобилей, рост составил 27% в феврале год к году", — отмечает гендиректор компании Артем Алешкин, уточняя, что в целом доля вторичного сегмента выросла в феврале до 67% с 61% годом ранее.

Февральские продажи техники с пробегом в "Альфа-Лизинге" выросли год к году более чем в три раза, а доля увеличилась до 35%. В "Европлане" фиксируют рост продаж на 52% относительно аналогичного периода прошлого года. Среди подержанных машин, уточняют в компании, китайские бренды стали абсолютными лидерами: их доля в 2026 году удвоилась по сравнению с прошлым годом. "Это объясняется активными продажами в лизинг китайских машин в 2023–2025 годах. Теперь они же продаются и на вторичном рынке", — рассказывают в "Европлане".

*849 тысяч составили продажи легковых автомобилей с пробегом в январе—феврале 2026 года, по данным "Автостата".*

Высокий спрос на автомобильную технику с пробегом, вероятно, продолжится и во втором квартале, прогнозируют опрошенные "Ъ" участники рынка лизинга. По мнению господина Алешкина, продажи подержанных машин могут увеличиться на 10% и локомотивами будут легковой и коммерческий транспорт. Руководитель управления по работе с импортерами "Газпромбанк Автолизинг" Александр Корнев подтверждает высокий спрос на технику с пробегом во втором квартале. Интерес к сегменту, считает он, начнет снижаться по мере уменьшения ключевой ставки и реализации отложенного спроса на новые машины, а также уменьшения объемов стока изъятой техники лизинговых компаний. Пока запасы по-прежнему значительные, добавляет господин Ганчев. "Каждый день простоя техники требует фондирования и затрат на содержание.



В перспективе возможно повышение роли автомобилей с пробегом в лизинге, но этому мешает ставка НДС, рассказывают в "Европлане". Основные продавцы машин с пробегом — физлица. Покупая у них машину без НДС для передачи в лизинг, лизинговая компания вынуждена добавлять в договор и платить полный НДС. "Для клиента в этом случае выгоднее купить машину за деньги напрямую у продавца, так как ставка по лизингу плюс ставка НДС сильно увеличивают стоимость машины", — поясняют в компании.

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



## Контейнерные перевозки

В данном разделе приведены информационные сообщения об основных событиях, связанные с перевозками/перевалкой контейнеров в РФ, деятельностью морских линий.

### Перевозки контейнеров на Южно-Уральской железной дороге в январе-марте 2026 года выросли на 31%.

В январе-марте 2026 года по ЮУЖД во всех видах сообщения было перевезено 169,5 тыс. контейнеров ДФЭ (TEU), что на 31,1% больше, чем за аналогичный период 2025 года.

Во внутреннем сообщении отправлено 18,7 тыс. ДФЭ (+8,4% к уровню 2025 года), в экспортном – 21,7 тыс. ДФЭ (+42,8%), на импорт – 37,5 тыс. ДФЭ (+61,9%).

Количество груженых контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, составило 156,8 тыс. ДФЭ (+31,1%), в них перевезено порядка 2 млн тонн различных грузов (+25,6%). Положительную динамику за 3 месяца 2026 года показали:

промышленные товары – 34,7 тыс. ДФЭ (+44,5% к аналогичному периоду 2025 года);

метизы – 26,3 тыс. ДФЭ (+36,4%);

черные металлы – 19,2 тыс. ДФЭ (+28,2%);

автомобили и комплектующие – 15,7 тыс. ДФЭ (+58,1%);

химикаты и сода – 15,3 тыс. ДФЭ (+24,6%);

машины и оборудование – 12,8 тыс. ДФЭ (+3,7%);

сельскохозяйственные машины – 5,9 тыс. ДФЭ (+81,5%);

зерно – 5,1 тыс. ДФЭ (+79,9%);

сборные грузы – 4 тыс. ДФЭ (+19,4%);

комбикорма – 2 тыс. тонн (рост в 61,1 раза).



**Для справки:** Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД, ОАО ИНН 7708503727)* Телефоны: +74996052000; +78007750000 E-Mail: [info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru); [cos@center.rzd.ru](mailto:cos@center.rzd.ru) Web: <http://rzd.ru> Руководитель: *Саратов Сергей Юрьевич, заместитель генерального директора, ОАО «РЖД»; Савельев Виталий Геннадьевич, председатель Совета директоров; Белозеров Олег Валентинович, генеральный директор-председатель Правления (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД")) 13.04.26*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### Перевозки контейнеров на Северной железной дороге в I квартале 2026 года составили 81,9 тыс. ДФЭ.

В январе-марте на Северной железной дороге перевезено 81,9 тыс. груженых и порожних контейнеров ДФЭ (TEU). Это на 3,4% меньше, чем за аналогичный период 2025 года. В том числе на экспорт отправлено 67,7 тыс. контейнеров ДФЭ (+1,8%).

Перевозки груженых контейнеров во всех видах сообщения за январь-март составили 74 тыс. ДФЭ (-1% к аналогичному периоду предыдущего года). В них перевезено 1 млн 362 тыс. тонн грузов (+1,6%), в том числе:

– лесные грузы, 28 тыс. ДФЭ (-18,4%);

– бумага, 23,7 тыс. ДФЭ (+14,1%);

– химические и минеральные удобрения, 15,4 тыс. ДФЭ (+19,9%);

– черные металлы, 4 тыс. ДФЭ (-14,4%);

– химикаты и сода, 1,7 тыс. ДФЭ (+19,4%).

Кроме того, в контейнерах перевозились машины и двигатели, метизы, строительные грузы, нефтепродукты, промышленные товары и продукты, металлоконструкции, промышленные товары.



**Для справки:** Название компании: *Российские железные дороги, ОАО (РЖД, ОАО ИНН 7708503727)* Телефоны: +74996052000; +78007750000 E-Mail: [info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru); [cos@center.rzd.ru](mailto:cos@center.rzd.ru) Web: <http://rzd.ru> Руководитель: *Саратов Сергей Юрьевич, заместитель генерального директора, ОАО «РЖД»; Савельев Виталий Геннадьевич, председатель Совета директоров; Белозеров Олег Валентинович, генеральный директор-председатель Правления (INFOLine, ИА (по материалам "РЖД")) 14.04.26*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



## **"Трансконтейнер" увеличил частоту отправок поездов из Москвы в Новосибирск.**

Крупнейший в России железнодорожный оператор "Трансконтейнер" (входит в ГК "Дело") с апреля увеличил количество поездов на маршруте Москва – Новосибирск с 1,5 до 2 в сутки.

Из сообщения пресс-службы компании следует, что увеличение частоты отправок обусловлено растущим спросом: за январь-март 2026 года "Трансконтейнер" доставил из Москвы в Новосибирск более 12 тыс. TEU, что на 32% выше прошлогоднего уровня. Новый график отправок позволит дополнительно перевозить до 1,5 тыс. TEU ежемесячно, добавили компании.

Маршрут регулярного контейнерного сервиса начинается с подмосковных станций Селятино и Купавна и завершается на станциях Клещиха и Чемской в Новосибирске. Основная номенклатура — продовольствие, напитки, строительные материалы.

Как ранее писал InfraNews, на фоне растущего спроса "Трансконтейнер" с 2021 года реализовывал проект реконструкции контейнерного терминала на станции Клещиха. Завершить его планировалось до конца 2024 года, после чего годовая мощность терминала должна была достигнуть почти 400 тыс. TEU. В 2025 году губернатор Новосибирской области Андрей Травников, комментируя соглашение с ГК "Дело" о развитии транспортно-логистической инфраструктуры в регионе, отмечал, что компании "уже тесно" на ее терминале, и она "рассматривает варианты строительства нового терминала на другой локации".



**Для справки:** Название компании: ТрансКонтейнер, ПАО (ИНН 7708591995) Телефоны: +74957881717; +78001002220 E-Mail: [trcont@trcont.ru](mailto:trcont@trcont.ru) Web: <https://trcont.com> Руководитель: *Концерев Михаил Рудольфович, Президент;* *Марков Виктор Николаевич, директор* (InfraNews 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

## **X5 и FESCO договорились о развитии внутрироссийских перевозок.**

X5 и транспортная группа FESCO заключили соглашение о расширении сотрудничества. Стороны планируют расширить объемы перевозок сухих и рефрижераторных контейнеров на территории России.

Церемония заключения соглашения состоялась в рамках ключевой отраслевой выставки TransRussia. В подписании принимали участие директор по развитию X5 Transport Павел Пиняжин и исполнительный директор "ФЕСКО Интегрированный Транспорт" Алексей Кравченко. На выставке также прошла церемония награждения победителей премии TransRussia Connect, где X5 Transport была признана "Киберчемпионом года".

"Стратегическое партнерство с группой FESCO — новая возможность для развития логистики X5. Ведь наш партнер - один из лидеров рынка контейнерных и интермодальных перевозок, и мы видим большой потенциал в объединении наших экспертиз. В фокусе — включение совместных отправок с FESCO в единое цифровое окно X5 Transport. Это поможет обеспечить полный трекинг и прозрачное ценообразование. Уверен, что синергия ИТ-компетенций X5 Transport и многолетней экспертизы FESCO в управлении сложными перевозками даст рынку качественно новый продукт", — отметил Павел Пиняжин.

"Сочетание контейнерных сервисов FESCO и логистики X5 Transport открывает новые перспективы для повышения эффективности перевозок внутри России. Мы готовы задействовать собственные регулярные железнодорожные и интермодальные сервисы, чтобы предложить партнеру наиболее надежные и гибкие решения для доставки грузов между регионами нашей страны", — отметил Алексей Кравченко.

X5 Transport – подразделение X5, которое обеспечивает бесперебойную доставку продуктов для лидера российского ритейла и успешно развивает портфель отраслевых логистических решений для внешнего рынка. На данный момент автопарк X5 Transport насчитывает более 7 тыс. грузовых автомобилей. В 2025 году подразделение заключило 485 контрактов о сотрудничестве с компаниями из сферы ритейла и e-commerce, крупными промышленными компаниями и дистрибьюторами различных бизнес-сегментов. X5 Transport в 2026 году планирует увеличить долю внешних заказчиков в 1,5 раза, а выручку коммерческого направления вдвое.

Транспортная группа FESCO – одна из крупнейших транспортно-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. FESCO принадлежит "Владивостокский морской торговый порт", интермодальный оператор "ФЕСКО Интегрированный Транспорт", оператор рефрконтейнеров "Дальрефтранс". Группа оперирует собственными терминальными комплексами в Новосибирске, Хабаровске, Томске, 3Владивостоке и Калининграде. Флот включает более 30 транспортных судов в управлении, которые осуществляют перевозки преимущественно на собственных морских линиях. В ноябре 2023 года контрольный пакет акций указом Президента РФ передан госкорпорации "Росатом".





**Для справки:** Название компании: Корпоративный центр ИКС 5, ПАО (X5, Торговые сети Пятерочка, Перекресток, Чижик, Vprok.ru) Адрес: 119049, Россия, Москва, ул. Коровий Вал, 5, БЦ "Оазис" Телефоны: +74956628888; +7(495)7899595; +7(499)6771036; +7(903)0199518; 79166242819; +79166242819; +79108953535 Факсы: +7(495)6628888; +7(495)7899595 E-Mail: [info@x5.ru](mailto:info@x5.ru) Web: <https://www.x5.ru/ru> Руководитель: Шехтерман Игорь Владимирович, генеральный директор; Лобачева Екатерина Владимировна, президент

**Для справки:** Название компании: Группа компаний Fesco (головной офис, Транспортная Группа ФЕСКО, ООО) Адрес: 115035, Россия, Москва, Садовническая улица, 75 Телефоны: +74957806001; +78002344499 E-Mail: [fesco@fesco.com](mailto:fesco@fesco.com) Web: [www.fesco.ru](http://www.fesco.ru) Руководитель: Паньков Дмитрий Александрович, управляющий директор (По материалам компании 14.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

#### **Контейнерооборот морских портов РФ в I квартале 2026 года снизился на 4,4%.**

По итогам I квартала 2026 года контейнерооборот морских портов России сократился на 4,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 1,32 млн TEU. Такие данные приводит Морцентр.

Снижение показателя в первую очередь связано с падением экспортных и транзитных перевозок: экспорт уменьшился на 22,1%, до 423,92 тыс. TEU, транзит — на 40,3%, до 4,6 тыс. TEU. В то же время импорт вырос на 3,5%, достигнув 571,96 тыс. TEU, а каботаж увеличился на 16%, до 315,55 тыс. TEU.

В региональном разрезе наибольший объем контейнерооборота обеспечил Дальневосточный бассейн — 580,91 тыс. TEU (+1,3%). В Балтийском бассейне показатель снизился на 11,5%, до 407,02 тыс. TEU, в Азово-Черноморском — на 4,4%, до 284,09 тыс. TEU. Арктический бассейн продемонстрировал незначительный рост на 0,1%, до 43,36 тыс. TEU. ([ИА РЖД-Партнер.py](#) 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



## Новости портов и терминалов

### Проектирование переноса "Ростовского порта" завершат к июлю 2026 г.

"Ростовский порт" завершит проектирование береговой части проекта по переносу порта из Ростова-на-Дону в промзону "Заречная" к июлю 2026 года. Об этом сообщили "Ведомости Юг" со ссылкой главу минтранса региона Алену Беликову.

По ее словам, инвестор планирует перенести мощности порта в два этапа. Первый предполагает строительство береговой инфраструктуры: транспортно-логистического комплекса, инженерной инфраструктуры, железнодорожных путей, складов, грузовых площадок. В ходе второго этапа будет возведена причальная стенка протяженностью 733 погонных м, дополнительные склады и грузовые площадки.

По данным информационной системы "СПАРК-Интерфакс", АО "Ростовский порт" зарегистрирован в 1993 году. Основной вид деятельности акционерного общества — транспортная обработка прочих грузов. Генеральным директором является Олег Грызлов. Выручка предприятия по итогам 2025 года составила — 548,4 млн руб. Убыток достиг 9,6 млн руб.

Полностью реализовать проект переноса мощностей "Ростовский порт" намерен в течение следующих 1,5-2 лет, уточнила Беликова. Общий объем инвестиций составит 4 млрд руб.

Как сообщал РБК Ростов, ранее проектирование переноса порта планировалось завершить в марте 2026 года.

После переноса мощностей "Ростовского порта" в промзону "Заречная" власти Ростовской области планируют начать строительство новой дороги по ул. Береговой от пр. Богатынский спуск до ул. 13-я линия в донской столице. Ее стоимость оценили в 3,6 млрд руб. Из них порядка 2 млрд руб. потребуется для выкупа необходимых земельных участков.

Строительство дороги по ул. Береговая является первым этапом продления набережной в восточном направлении. После строительства этой дороги планируется благоустройство набережной и парковой зоны. (РБК - Ростов 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### "Руссоль" планирует построить соляной порт за 685 млн в Астраханской области.

ООО "Руссоль" планирует инвестировать 685 млн руб. в строительство грузового речного порта в Ахтубинске, где расположено Баскунчакское месторождение соли. Об этом сообщил вице-губернатор — председатель правительства Астраханской области Денис Афанасьев.

По его словам, проект позволит нарастить объем перевалки соли почти в три раза — до 800 тыс. тонн в год. В состав инфраструктуры войдут новый причал, складские помещения и ремонтная база.

Проекту присвоен статус особо важного. Это дает инвестору право на аренду земли без торгов, налоговые льготы и сопровождение на этапах реализации.

ООО "Руссоль" зарегистрировано в Оренбурге в августе 2008 года. Основная сфера деятельности — добыча соли. Компанию с момента открытия возглавляет Сергей Черный, он же является одним из бенефициаров. Учредитель — международная компания "Руссоль Лимитед", которая с 2015-го по 2022 год была зарегистрирована на Кипре, а теперь в Приморском крае. ООО "Руссоль" представлена в четырех регионах через представительства в Астраханской, Иркутской, Тульской и Оренбургской областях. На сайте организации заявлено, что она является крупнейшим производителем соли в России и СНГ. За 2025 год доходы "Руссоли" составили 2,8 млрд руб. (в 2024 году было 4,8 млрд руб.) при обороте 13 млрд руб. (14 млрд руб. в 2024 году) Стоимость активов компании снизилась с 14 млрд до 10 млрд руб.



**Для справки:** Название компании: *Руссоль, ООО* Адрес: 460009, Россия, Оренбургская область, г. Оренбург, ул. Цвиллинга, д. 61/1 Телефоны: +7(3532)342323; +7(3532)342325; +7(3532)342324; +7(3532)342373; +7(3532)342359 Факсы: +7(3532)342380 E-Mail: [info@russalt.ru](mailto:info@russalt.ru) Web: <https://russalt.ru> Руководитель: Черный Сергей Васильевич, генеральный директор (Коммерсантъ 12.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### В портах Русской Балтики сократилась погрузка удобрений.

В портах Русской Балтики падает погрузка удобрений. Холодная зима и сложная международная обстановка привели к изменению маршрутов.

В I квартале 2026 года на железнодорожную сеть Северо-Запада погружено 6,5 млн тонн химических и минеральных удобрений, что на 2,5% меньше, чем годом ранее, сообщает пресс-служба ОЖД. Характерно, что спад был отмечен в том числе в марте, когда события на Ближнем Востоке поставили под удар традиционные маршруты международной логистики.



Удобрения по железной дороге везут, как правило, в порты, где их отгрузка также падает. По данным участников рынка, за первые 2 месяца российские порты на Балтике обработали 5,8 млн тонн удобрений, что на 12% меньше, чем годом ранее.

Директор Центра ценовых индексов Роман Соколов подчёркивает, что основное снижение показателей перевалки пришлось на февраль, когда перевалили всего 2,5 млн тонн (для сравнения: в феврале 2025-го — 3,3 млн тонн).

"Основной причиной стали ограничения ледового плавания в бассейне, которые вызвали дефицит доступного тоннажа из-за отсутствия ледового класса у большого количества балкеров, включая греческих судовладельцев", — комментирует Роман Соколов.

Удобрения из портов Балтики экспортируют в Африку, Азию и Латинскую Америку. Судовладельцы, работающие в этих странах, как правило, не владеют навыками прохождения сквозь льды. Роман Соколов говорит о росте эксплуатационных расходов. "Эти факторы привели к взлёту фрахтовых индексов", — отмечает эксперт. К началу марта они достигли пиковых значений: на маршруте Балтика — Бразилия ставка фрахта для балкера Handymax выросла с \$30 за тонну 6 февраля до \$51 к 6 марта.

Анонимные источники подтверждают отрицательную динамику погрузки удобрений и в марте. Связывают её с переборами в работе портов.

При этом о снижении спроса на российские удобрения никто из опрошенных "ДП" экспертов не говорит. Директор терминала "Порт Фавор" Игорь Липинский утверждает, что спрос на удобрения не будет удовлетворён, даже когда порт выйдет на проектные параметры, и будет ежегодно экспортировать до 14 млн тонн минеральных удобрений. "Даже этого объёма будет недостаточно, чтобы полностью удовлетворить растущий мировой спрос", — подчёркивает он.

Независимый аналитик Леонид Хазанов утверждает, что и Иран сохранил запрос на поставки российских удобрений. Но закрытый Ормузский пролив изменил логистику, и удобрения пошли не по Балтийскому морю, а по сухопутному коридору "Север — Юг", а далее через Каспийское море. Не исключено, что в порты Индии удобрения направили через порты Азово-Черноморского бассейна, а в Китай — по железной дороге, считает Леонид Хазанов.

В апреле Финский залив почти очистился ото льда. Роман Соколов прогнозирует, что в перспективе ближайших 2 недель стоит ожидать постепенного снижения ставок фрахта, что вкупе с высокими мировыми ценами на удобрения может привести к росту перевалки удобрений портами Балтики. (Деловой Петербург 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Возможности терминала Port Favor (Усть-Луга) продемонстрировали крупнейшим российским производителям минудобрений.**

Ожидаемый летом запуск второй очереди терминала означает для производителей появление стабильного маршрута поставок

Морской терминал по перевалке минеральных удобрений Port Favor («Порт Фавор»), строящийся в Усть-Луге (Ленинградская область), принял делегацию крупнейших российских производителей минеральных удобрений. В ходе визита стороны обсудили развитие специализированной инфраструктуры для удобрений на Балтике и перспективы сотрудничества. Об этом сообщает пресс-служба терминала.

Отмечается, что управляющая компания «Портовый Альянс» последовательно развивает «Порт Фавор» как уникальный для России хаб, способный одновременно работать с аммиаком и сухими минеральными удобрениями. Гостям продемонстрировали действующий наливной комплекс, который уже за первый год обеспечил перевалку более полумиллиона тонн аммиака в круглосуточном режиме, и рассказали о возможностях строящегося комплекса по работе с сухими минеральными удобрениями. Запуск второй очереди терминала в июле 2026 года означает для производителей появление стабильного, высокотехнологичного и безопасного маршрута поставок.

«Для производителей минеральных удобрений критически важно наличие специализированных мощностей, которые гарантируют сохранение качества груза на все м пути следования — от завода до борта судна. В условиях дефицита таких решений на Балтике «Порт Фавор» становится стратегически значимым объектом для всей отрасли», — отметили представители компании-производителя по итогам визита.

Как подчеркивают в пресс-службе предприятия, сегодня терминал сочетает круглосуточную и круглогодичную работу, автоматизированные системы учета, современные экологические технологии (пылеподавление, очистные системы), а также высокий уровень подготовки персонала. (Portnews 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Терминал "Остерра" в I квартале 2026 года нарастил отгрузки хабаровского угля в 2,6 раза.**

Такой рост стал возможен благодаря инвестиционной программе "Портового Альянса" КИП-40

Специализированный угольный терминал «Остерра» (прежнее название — «Дальтрансуголь», входит в группу компаний «Портовый Альянс») за первый квартал 2026 года отправил на экспорт 1,48 млн тонн хабаровского угля — в 2,6 раза больше, чем годом ранее. Об этом сообщает пресс-служба предприятия.



Уточняется, что по итогам марта порт отгрузил 530,1 тыс. тонн хабаровского угля, что превышает показатель 2025 года в 3,5 раза. Такой рост стал возможен благодаря инвестиционной программе «Портового Альянса» КИП-40, которая последовательно увеличивает пропускную способность терминала до 40 млн тонн, а также синхронизирует работы с Дальневосточной железной дорогой.

«Позитивная динамика отгрузок напрямую поддерживает развитие хабаровской угледобычи и укрепляет экономику края. За первый квартал 2026 года порт перечислил в консолидированный бюджет Хабаровского края 430,8 млн рублей, которые пойдут на социальные проекты и повышение качества жизни хабаровчан. Подход «Портового Альянса» демонстрирует эффективность инвестиций в развитие инфраструктуры восточного экспортного коридора», — говорится в сообщении. (Portnews 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### Грузооборот морских портов России за январь-март 2026 года.

По информации, имеющейся в распоряжении Ассоциации морских торговых портов, грузооборот морских портов России за три месяца 2026 года вырос на 0,6% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года и составил 210,1 млн тонн.

Объём перевалки сухогрузов составил 102,5 млн тонн (+3,5%), в том числе: угля – 45,4 млн т (+3,0%), зерна – 13,1 млн т (+39,4%), грузов в контейнерах – 13,4 млн т (-2,0%), минеральных удобрений – 11,6 млн т (-3,8%), черные металлы – 5,6 млн т (-4,8%), руда – 3,4 млн т (+17,4%), грузы на парамах — 2,1 млн т (+13,8%).

Объём перевалки наливных грузов составил 107,6 млн тонн (-2,0%), в том числе сырой нефти – 64,9 млн т (-0,2%), нефтепродуктов – 29,7 млн т (-8,6%), сжиженного газа – 10,8 млн т (+11,7%), пищевые грузы – 1,4 млн тонн (-4,1%). Экспортных грузов перегружено 166,7 млн т (+1,1%), импортных грузов – 9,9 млн т (-1,8%), транзитных – 14,5 млн т (-19,8%), каботажных – 19,0 млн т (+20,7%).

Грузооборот морских портов Арктического бассейна составил 24,2 млн тонн (+12,2%), из них объём перевалки сухих грузов составил 4,8 млн тонн (-13,1%), наливных грузов - 19,4 млн тонн (+21,1 %). Грузооборот порта Мурманск составил 13,8 млн т (+10,3%), Сабетта – 8,1 млн т (+13,6%), Варандей – 1,4 млн т (+61,6%) и Архангельск – 0,4 млн т (-26,2%).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна составил 64,3 млн тонн (-5,6%), из них объём перевалки сухих грузов составил 28,4 млн тонн (-10,4%), наливных грузов – 35,9 млн тонн (-1,5%). Грузооборот порта Усть-Луга составил 30,0 млн т (-6,8%), Приморск – 17,0 млн т (+3,7%), Большой порт Санкт-Петербург – 12,7 млн т (-11,3%), Высоцк – 2,0 млн т (-30,9%).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 59,3 млн тонн (-5,8%), из них объём перевалки сухих грузов составил 29,2 млн тонн (+11,7%), наливных грузов – 30,1 млн тонн (-18,3%). Грузооборот порта Новороссийск составил 36,8 млн т (-6,5%), Тамань – 9,6 млн т (+23,2%), Туапсе – 4,5 млн т (-15,4%), Кавказ – 2,6 млн т (-24,1%), Ростов-на-Дону – 2,1 млн т (-28,8%).

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна составил 2,1 млн тонн (+24,1%), из них объём перевалки сухих грузов составил 1,3 млн тонн (+23,5%), наливных грузов – 0,9 млн тонн (+25,0%). Объём перевалки грузов порта Астрахань вырос и составил 1,1 млн т (+16,9%), порт Махачкала также увеличил грузооборот до 1,1 млн т (+47,5%). Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна составил 60,2 млн тонн (+10,6%), из них объём перевалки сухих грузов составил 38,8 млн тонн (+12,2%), наливных грузов – 21,4 млн тонн (+7,8%). Грузооборот порта Восточный составил 21,7 млн т (+10,0%), Ванино – 12,6 млн т (+54,5%), Владивосток – 8,3 млн т (-12,8%), Находка – 7,5 млн т (+3,8%), Пригородное – 3,9 млн т (+6,3%).

**Для справки:** Название компании: Ассоциация морских торговых портов (АСОП) Адрес: 198035, Россия, Санкт-Петербург, ул. Гапсальская, 4 Телефоны: +7(812)5754523; +7(812)2513308 Факсы: +7(812)2513308 E-Mail: [asop@seamail.ru](mailto:asop@seamail.ru) Web: [www.morport.com](http://www.morport.com) Руководитель: *Жусупов Серик Даирович, исполнительный директор; Южилин Виталий Александрович, председатель Совета директоров; Терехов Олег Анатольевич, президент* (INFOLine, ИА (по материалам компании) 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### Тандем воды и рельсов. "Гудок". 14 апреля 2026

В апреле в России с началом речной навигации открывается сезон мультимодальных перевозок. В этом году для ОАО «РЖД» приоритетным направлением перевозок станет Волжский бассейн. При этом эксперты отмечают потенциал развития перевозок в формате «железная дорога – река» во всех бассейнах крупных водных артерий.

**МАРШРУТ ПРОЛОЖЕН: ПОВОЛЖЬЕ**

Первые мультимодальные перевозки в формате «железная дорога – река» состоялись в первом полугодии 2025 года. Этому предшествовала совместная работа ОАО «РЖД» с Минтрансом России и игроками внутреннего водного транспорта.



«В 2025 году осуществлён практический запуск железнодорожно-водного маршрута с перевалкой в речном порту Тольятти. Объём перевезённых грузов по этой схеме составил свыше 64 тыс. тонн, что является достаточным уровнем для начального этапа внедрения сервиса», – рассказал «Гудку» начальник управления маркетинга Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) ОАО «РЖД» Константин Баранов.

В прошлом году компания отработала две логистические схемы перевозок.

Первая – перевозка по железной дороге до Тольятти с прямой перевалкой груза на судно типа «река – море» и последующей отправкой в порт назначения. Например, в турецкий порт Самсун.

По словам Константина Баранова, такой формат отправки груза представляет собой уникальное конкурентное преимущество российской транспортной системы. Он позволяет организовать экспортную перевозку без дорогостоящей перевалки в глубоководных морских портах: загрузка судов может осуществляться непосредственно во внутренних портах с последующей прямой отправкой зарубежным потребителям.

Вторая схема – железнодорожная доставка до Тольятти, перевалка на речное судно (с возможностью складирования в порту) и транспортировка до Новороссийска. В самом Новороссийске происходит консолидация судовой партии и обеспечивается загрузка крупного морского судна для перевозки на экспорт.

Как отмечают в ЦФТО, в этом сезоне, как и в прошлом, компания будет работать в Поволжском регионе на уже отработанном маршруте с перевалкой в порту Тольятти.

«Учитывая, что навигация начинается в апреле и заканчивается в ноябре, мы проработали с грузоотправителями и согласовали с портом возможность ежемесячного приёма до 40 тыс. тонн. Это позволит обеспечить перевалку 250 тыс. тонн в 2026 году», – отметили в ЦФТО.

Что касается грузовой базы, то здесь в основном транспортируются массовые тяжеловесные грузы, не требующие срочной доставки: каменный уголь, лесные грузы, чёрные металлы, зерно, нефть, удобрения и химикаты.

«Рядом клиентов проявлена заинтересованность в предлагаемых мультимодальных маршрутах и подтверждена готовность к проведению тестовых перевозок их грузов для последующего сравнения эффективности с существующими логистическими решениями», – поясняет Константин Баранов.

В холдинге «РЖД» подчёркивают, что компания ведёт работу по интеграции в логистические схемы и других портов Поволжья. На сегодняшний день для организации перевалки определены семь речных портов Волжского бассейна. Их совокупная грузовая пропускная способность составляет 24,1 млн тонн в год (19,2 млн тонн – для сухогрузов и 4,8 млн тонн – для наливных грузов).

#### ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ

«Поволжье рассматривается как ключевой регион, обеспечивающий основной объём таких перевозок. Однако дальнейшее развитие потребует модернизации портового оборудования, расширения станций примыкания и обеспечения гарантированных глубин на внутренних водных путях», – подчёркивают в ЦФТО.

По словам директора по грузовому транспорту и логистике Центра экономики инфраструктуры Игоря Смирнова, потенциально формат перевозок «железная дорога – река» наиболее востребован в бассейнах крупных российских рек.

В первую очередь речь идёт о Волго-Камском бассейне, который обеспечивает связь центральных и приволжских регионов с портами Каспийского и Азово-Черноморского направлений. Также значительный потенциал имеют перевозки с использованием инфраструктуры Обь-Иртышского, Енисейского и Ленского бассейнов, где водный транспорт традиционно играет ключевую роль в доставке грузов.

«В европейской части страны перспективны маршруты с использованием Волги, Камы и Дона, где развитая сеть железных дорог позволяет формировать устойчивые грузовые потоки к речным портам», – подчёркивает Игорь Смирнов.

#### ПОТРЕБНОСТЬ В ИНВЕСТИЦИЯХ

Как отмечает Игорь Смирнов, в рамках увеличения возможностей по перевалке грузов с железнодорожного на водный транспорт необходимо развитие мультимодальных терминалов, складской инфраструктуры и подходов к речным портам.

«В этом случае дополнительные инвестиции могут потребоваться в ряде речных портов Поволжья, Юга России и Сибири, где существует потенциал увеличения грузопотоков при наличии современной перегрузочной техники и логистических мощностей», – отмечает эксперт.

Как рассказали «Гудку» в Минтрансе России, в настоящее время ведётся работа по созданию мультимодальных логистических центров в речных портах для интеграции водного транспорта с железнодорожным и автомобильным. Среди регионов-участников Республика Саха (Якутия), Иркутская, Омская, Московская, Амурская, Самарская, Саратовская, Ростовская области, Пермский, Хабаровский и Красноярский края, Удмуртская Республика, Еврейская автономная область, Ямало-Ненецкий автономный округ и Республика Татарстан.

Инфраструктурные проекты на внутренних водных путях России – важный шаг к дальнейшей интеграции водного транспорта в единую транспортную сеть страны. Их реализация направлена на устранение узких мест, повышение пропускной способности и развитие мультимодальных перевозок, подчёркнули в Минтрансе.



«Перспективное видение развития мультимодальных перевозок включает создание единой цифровой и технологической среды, в рамках которой железнодорожный и водный транспорт функционируют как интегрированный логистический конвейер. Реализация данного подхода позволит обеспечить экспортёрам необходимую гибкость поставок, снизить совокупные логистические издержки и оптимизировать нагрузку на транспортную систему РФ. (Гудок 14.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Инфраструктура на берегах. "Гудок". 14 апреля 2026**

**Елена Ганьшина, доцент кафедры общего и проектного менеджмента Финансового университета при Правительстве РФ**

Правительство РФ и «Росморречфлот» создают мультимодальные хабы для интеграции грузопотоков железнодорожного транспорта и внутренних водных путей. Географически развитие портовой инфраструктуры происходит в регионах Поволжья и Юга России (Казань, Самара, Ульяновск, Саратов, Ростов-на-Дону, Азов), в Сибири (Омск, Красноярск) и на Дальнем Востоке (Благовещенск, Хабаровск).

Основной транспортный коридор проходит по бассейну Волги (и её притоков Камы и Оки). Грузы железной дорогой доставляют с Урала и из Центральной России в речные порты Нижнего Новгорода, Ульяновска, Казани, Самары, Тольятти, Саратова, Волгограда. Оттуда по реке они идут дальше на юг и юго-восток. Речной порт Тольятти – пример мультимодального терминала. Он может одновременно принимать до семи судов и имеет железнодорожные подходы.

По Волге можно выйти к Каспийскому морю и далее в Иран судами «река – море». По Волго-Донскому каналу грузовые суда из Поволжья выходят в акваторию Азовского и Чёрного морей. Река может разгрузить перегруженные в летний период железнодорожные маршруты на юг, например путь к Новороссийску летом удаётся частично обходить через Волго-Донской маршрут.

Большое внимание целесообразно уделить и Сибири, где в 2026–2027 годах планируется развитие ряда новых хабов. В Амурской области обсуждают речную логистику с Китаем по маршруту Китай – Забайкальск – Якутия, для этого прорабатывают развитие портов Усть-Кут (Лена) и Поярково (Амур). В Красноярском крае (Енисей) и Иркутской области (Лена, Ангара) речные пути задействуют для региональных грузопотоков. Приоритетными для развития являются центры с совокупной железнодорожной и речной грузовой базой, такие как Бор (Нижегородская область) и Алексеевка (Оренбургская область). Развитие контейнерных и зерновых терминалов на Волге (Казань, Ульяновск, Саратов) и на Дону (Ростов, Таганрог) позволит нарастить мультимодальность.

На международной арене прорабатываются крупные проекты «север – юг»: через речной хаб на Иртыше планируется направление грузов из Китая (через Казахстан) до порта Сабетта (Ямал). Планируется запуск новых маршрутов, связанных со Свияжским мультимодальным логистическим узлом в Татарстане, где стыкуются железнодорожные, автомобильные и водные перевозки. До 2030 года ожидается расширение мультимодальных схем «железная дорога – река»: кроме традиционных (агропродукция, стройматериалы, удобрения) могут появиться другие крупные экспортные поставки на Ближний Восток и в Азию. Для перевозчиков это означает диверсификацию и снижение себестоимости доставки. Однако успех зависит от продолжения инвестиций в речные хабы и инфраструктуру. (Гудок 14.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



## Зарубежные новости по железнодорожным и морским перевозкам

### "Казахстанские железные дороги" не планируют выкупать у России концессию на ж/д сеть Армении.

Минтранс Казахстана и "Казахстанские железные дороги" не ведут переговоры с российскими властями о приобретении концессии на железнодорожную сеть Армении, передает "Интерфакс Казахстан".

Ранее министр транспорта России **Андрей Никитин** опроверг появившуюся в некоторых СМИ информацию о ведении переговоров о передаче концессии Казахстану.

Также вице-премьер-министр России **Алексей Оверчук** отметил отсутствие объективных причин для продажи третьей стороне концессии компании "Южно-Кавказская железная дорога".

LogiStan напоминает, что 9 апреля 2026 года премьер-министр Армении **Никол Пашинян** заявил, что армянские власти хотели бы обсудить с правительством Казахстана использование железнодорожной сети Армении, которая находится под концессионным управлением России.

? С 2008 года железные дороги Армении находятся в концессионном управлении ЗАО "Южно-Кавказская железная дорога" (дочерней компании "Российских железных дорог").

В феврале 2026 года глава правительства Армении **Никол Пашинян** предложил России продать концессию Казахстану, Катару, ОАЭ или другой стране. (kaz.tgstat.com/channel/@logistan) (13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### Объем ж/д транзита через Казахстан вырос на 14% в первом квартале 2026 года.

За первые три месяца 2026 года транзитом через Казахстан проследовали грузовые поезда с 9 млн тоннами грузов. Об этом сообщили представители "Казахстанских железных дорог" на совещании в правительстве.

? Это на 1,1 млн тонн или на 14% больше, чем за первый квартал 2025 года.

Также стало известно о том, что объем ж/д транзита через республику за весь 2025 год достиг 33 млн тонн.

? Это на 5,5 млн тонн или на 20% больше, чем за 2024 год.

При этом доля транзита в общем объеме ж/д грузоперевозок в Казахстане по итогам 2025 года составила 10%. (kaz.tgstat.com/channel/@logistan) (13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### Казахстан намерен ускорить доставку грузов по Транскаспийскому маршруту.

Казахстанские власти прорабатывают меры по сокращению сроков перевозки грузов по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ), в том числе за счет цифровой интеграции с Азербайджаном и Грузией. Об этом сообщили в пресс-службе правительства республики по итогам совещания по вопросам развития транзитно-транспортного потенциала, прошедшего под председательством премьер-министра Олжаса Бектенова.

"Внимание уделено развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута. Ведется работа по сокращению сроков доставки по ТМТМ, введению сквозных тарифов по маршруту Алтынколь — Потти/Батуми," — говорится в сообщении.

Параллельно в стране реализуется ряд крупных железнодорожных инфраструктурных проектов общей протяженностью 3,9 тыс. км. В частности, ведется строительство линий Мойынты — Кызылжар и Бахты — Аягоз, а также модернизация участков Алтынколь — Жетыген, Шалкар — Бейнеу, Бейнеу — Мангистау.

При этом Олжас Бектенов указал на недостаточную мобилизацию ресурсов при реализации проекта железнодорожной линии Бахты — Аягоз, которая должна повысить пропускную способность перевозок между Казахстаном и Китаем. По его словам, нехватка техники и рабочей силы сдерживает темпы строительства.

Также на совещании рассматривались вопросы реконструкции автомобильных пунктов пропуска на границах Евразийского экономического союза. "В рамках модернизации автомобильных пунктов пропуска на внутренних границах ЕАЭС в прошлом году завершены работы на двух объектах. На сегодня 37 охвачены строительными работами с полным завершением в 2027 году", — проинформировали в пресс-службе. В то же время премьер-министр раскритиковал темпы модернизации и поручил ускорить реализацию всех процессов. ([ИА РЖД-Партнер.ру](#) 13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### В Казахстане изменили модель формирования контейнерных поездов.

"Казахстанские железные дороги" внедрили модель формирования контейнерных поездов по принципу "4:3" и "3:2" — для улучшения синхронизации железнодорожных и морских контейнерных перевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту.



Национальный ж/д перевозчик отмечает, что формирование контейнерных поездов сразу под судовые партии позволило исключить необходимость дополнительного накопления грузов и значительно сократить время их обработки.

За первый квартал 2026 года по ТМТМ проследовали через Казахстан 125 контейнерных поездов.

? Это на 32 контейнерных поезда или на 34,4% больше, чем за аналогичный период 2025 года. (kaz.tgstat.com/channel/@logistan) (14.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

### **Китай нарастил в 2,5 раза ж/д грузоперевозки по маршруту "Сиань – Баку" с транзитом через Казахстан.**

За первый квартал 2026 года по Сианьскому транскаспийскому маршруту отправили 85 грузовых поездов из административного центра провинции Шэньси КНР транзитом через Казахстан в столицу Азербайджана, передает "Синьхуа".

? Это на 51 грузовой поезд или в 2,5 раза больше, чем годом ранее.

Средний срок доставки грузов из Сианя в Баку сократился на 25% — с 20 дней в 2025 году до 15 дней в 2026 году. (kaz.tgstat.com/channel/@logistan) (13.04.26)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)