

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МОНИТОРИНГ

Рынок аренды подвижного состава России

Февраль и тенденции I квартала 2025 года

Демонстрационная версия

- Парк крупнейших операторов подвижного состава
- Задействование парка
- Закупки и списание подвижного состава
- Грузовая база и динамика перевозок
- Ставки предложения и спроса на рынке аренды

Агентство INFOline занимается разработкой и реализацией информационных и аналитических продуктов, консультированием и поддержкой деловых форумов и мероприятий в сфере строительства и инвестиций, ритейла и потребительского рынка, топливно-энергетического комплекса, транспорта, машиностроения и др. На постоянной основе мы оказываем поддержку более 3000 компаний России и мира. В соответствии с правилами ассоциации ESOMAR все продукты агентства INFOline сертифицируются по общеевропейским стандартам.

Содержание исследования

Методология мониторинга и анализа	4
<i>Основные термины</i>	<i>4</i>
<i>Методология проведения исследования арендных ставок предложения.....</i>	<i>4</i>
<i>Методология проведения исследования арендных ставок спроса</i>	<i>5</i>
<i>Условия аренды при мониторинге ставок спроса и предложения.....</i>	<i>5</i>
Ставки предложения и спроса на рынке полувагонов.....	6
<i>Грузовая база, динамика перевозок и парк</i>	<i>6</i>
<i>Ставки предложения на рынке аренды.....</i>	<i>25</i>
<i>Ставки спроса на рынке аренды</i>	<i>28</i>

Информация об агентстве "INFOLine"

INFOLine является независимой компанией и работает на рынке Исследований с 2001 года. Проведенные "INFOLine" в 2005-2024 гг. исследования Железнодорожной отрасли являются лучшими на рынке.



информационное агентство information agency



Многолетняя постоянная работа по комплексному анализу железнодорожной отрасли, сопровождаемая ежегодным выпуском инициативных продуктов и ведущего отраслевого рейтинга INFOLine Rail Russia TOP, позволяет INFOLine постоянно иметь в распоряжении необходимые базы данных и предлагать клиентам аналитические продукты высокого качества.

Дополнительную информацию Вы можете получить на сайте www.infoline.spb.ru

Методология мониторинга и анализа

Основные термины

Парк¹ в управлении (единиц) – сумма собственного парка грузовых вагонов (включая парк грузовых вагонов в финансовом лизинге) и арендованного парка грузовых вагонов, без учета собственного парка грузовых вагонов, сдаваемого в аренду другим компаниям.

Парк в собственности (единиц) – сумма собственного парка грузовых вагонов, который находится на балансе компании, в том числе на условиях финансового лизинга (может быть передан в управление сторонним компаниям)

Объем перевозок (тонн) – перевозки всех грузов по сети "РЖД", прибывших в отчетном периоде.

Погрузка (тонн) – перевозки грузов на сети "РЖД", погруженных на территории России (без учета импортных и транзитных перевозок)

Грузооборот (т-км) – Объем перевозок грузов на сети "РЖД" умноженный на расстояние перевозки. Грузооборот приводится по груженым вагонам, без учета порожнего пробега.

Типовые вагоны – вагоны с тележками с осевой нагрузкой 23,5 тонн на ось и меньше.

Инновационные вагоны - вагоны с тележками с осевой нагрузкой 25 тонн на ось и больше.

Списочный парк – парк вагонов по данным ГВЦ "РЖД"

Задействованные вагоны – вагоны, задействованные в перевозках в отчетном месяце.

Неисправные вагоны – вагоны, находящиеся в ремонте или отправляющиеся в любой из видов ремонта (плановый или текущий), перенумерование или если вагон отсутствует в вагонной модели "РЖД" (для инновационных вагонов отсутствующие в вагонной модели "РЖД" не относятся к неисправным).

Незадействованные или работающие за пределами РФ вагоны - разница вагонов между средней величиной списочного парка и суммарной величиной задействованного в перевозках и неисправного парка.

Методология проведения исследования арендных ставок предложения

В ходе Исследования арендных ставок специалистами INFOLine реализованы следующие мероприятия:

- выявлены компании, являющиеся участниками рынка аренды (фактически спотового рынка);
- получена информация об арендных ставках компаний, являющихся участниками рынка аренды (фактически спотового рынка);
- получена информация о моделях и возрасте подвижного состава, который предлагается к сдаче в аренду.

В ходе проведения Исследования специалистами INFOLine осуществлен следующий комплекс мероприятий:

1 этап: на первом этапе мониторинга был подготовлен запрос на официальном бланке с подписью и печатью легендированной компании и отправлен собственникам подвижного состава, участвовавшим в исследовании. В запросе указывались контактный телефонный номер и адрес электронной почты, по которым наш специалист предоставлял дополнительную информацию по данному запросу.

Запрос содержал просьбу предоставить данные по ставкам, по которым компания готова сдать подвижной состав в аренду. Примерное содержание запроса (параметры варьировались в зависимости от вида подвижного состава, станции и дороги приписки, а также от объема перевозимого груза и количества подвижного состава, планируемого взять аренду с целью сделать запрос наиболее интересным для арендодателя) ниже:

- станция отправления;
- станция назначения;

¹ Здесь и далее парк - количество грузовых магистральных железнодорожных вагонов

- объем предполагаемого груза для перевозки;
- количество единиц подвижного состава;
- период аренды подвижного состава.

II этап: после получения ответа на запрос вне зависимости от его содержания, проводилось личное интервью со специалистами компаний, являющимися крупнейшими собственниками подвижного состава:

- уточнение причины отказа – для компаний собственников, не имеющих возможности предоставить в аренду подвижной состав на условиях, описанных в запросе;
- уточнение условий предоставления в аренду (арендные ставки, условия распределения затрат между арендодателем и арендатором) – для компаний, сообщивших о возможности предоставления в аренду подвижного состава на условиях, описанных в запросе.

Методология проведения исследования арендных ставок спроса

Для изучения ставок спроса на аренду подвижного состава специалистом INFOLine был проведен следующий комплекс мероприятий:

- выявлены компании, которые готовы взять подвижной состав в аренду;
- получена информация о приемлемых ставках аренды, а также об условиях аренды.

В ходе проведения Исследования специалистами INFOLine осуществлен следующий комплекс мероприятий:

I этап: подготовлен запрос на официальном бланке с подписью и печатью легендированной компании и направлен операторам, участвовавшим в исследовании. В запросе указывались действующий телефонный номер (с кодом Москвы) и адрес электронной почты. Коммерческое предложение содержало следующие данные:

- информация о компании-арендодателе (основные коды, подпись руководителя, печать);
- условия аренды в соответствии с техническим заданием и информация о подвижном составе, предлагаемом в аренду.

II этап: совершены звонки в компании, являющимися операторами и собственниками. Разговор происходил со специалистом, отвечающим за аренду подвижного состава, либо с сотрудником коммерческих служб. В процессе телефонного разговора выяснялась готовность компании взять в аренду подвижной состав. Специалистом компании уточнялись следующие вопросы:

- уточнение причины отказа – для компаний, не заинтересованных в заключении договора аренды подвижного состава;
- уточнение условий аренды (приемлемая арендная ставка, условия распределения затрат между арендодателем и арендатором) – для компаний, сообщивших о готовности рассмотреть возможность заключения договора аренды.

Условия аренды при мониторинге ставок спроса и предложения

Базовые условия аренды для мониторинга ставок в обзоре:

- при передаче вагонов в аренду оплата за подсыл вагона на станцию осуществляется за счет Арендодателя, вывод из эксплуатации происходит за счет Арендатора;
- Арендодатель оплачивает тариф за возврат вагонов из планового ремонта (деповский капитальный). Оплата подачи вагонов в ремонт производится арендатором;
- Арендодатель выполняет плановые (деповской, капитальный) ремонты, а также ремонты по заводскому браку и по коду "902". Текущие ремонты выполняются за счет Арендатора;
- Срок аренды - не менее 1 года.

Варианты распределения затрат между арендодателем и арендатором:

Вариант I (если не указано иное, то все данные в отчете приводятся для варианта I):

Плановые (деповской и капитальный) ремонты, ремонты по заводскому браку, а также ремонты по коду "902" (остановка по требованию железнодорожных администраций) – за счет Арендодателя; Текущие отцепочные ремонты за счет Арендатора.

Вариант II: Все виды ремонтов, за исключением ремонтов по коду "902" (остановка по требованию железнодорожных администраций) – за счет Арендатора.

Ставки предложения и спроса на рынке полувагонов

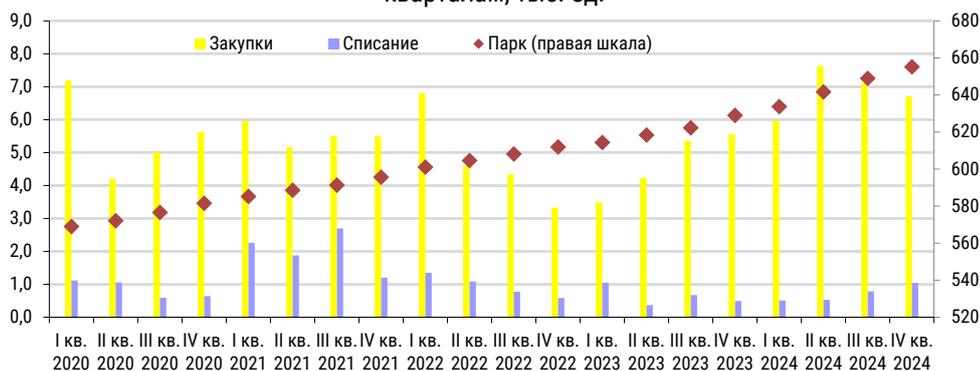
Грузовая база, динамика перевозок и парк

Крупнейшие операторы

По состоянию на 01.01.2025 г. парк полувагонов насчитывал 655,1 тыс. ед., средний возраст которых составляет 11,2 лет. В том числе около 185,2 тыс. обладают повышенной осевой нагрузкой – это 28,3% парка.

За 2024 год российскими собственниками было закуплено около 27,4 тыс. новых полувагонов, 45,7% из которых инновационные, а списано – около 2,9 тыс.

Рисунок 1. Структура закупок и списания полувагонов в РФ 2020-2024 гг. по кварталам, тыс. ед.



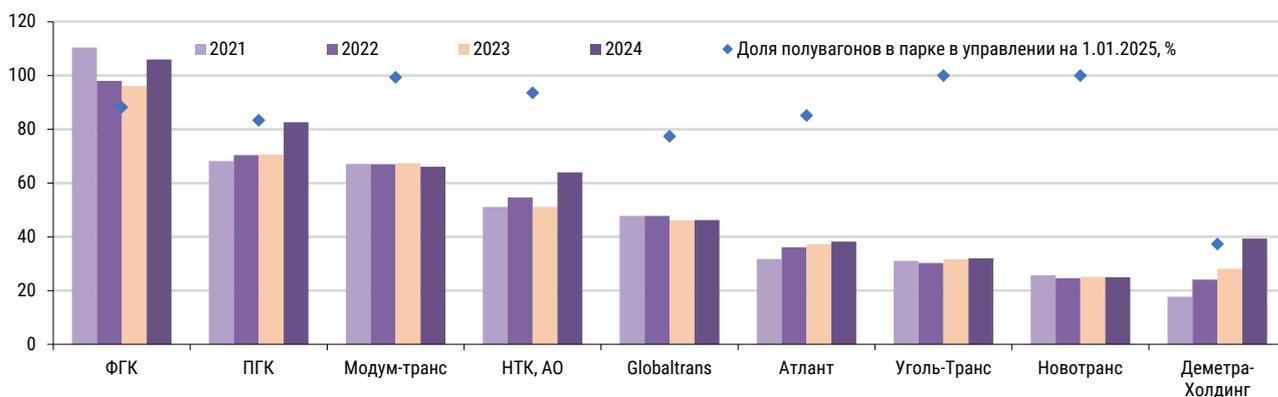
Источник: ГВЦ ОАО "РЖД", данные INFOLine

На 1 января 2025 года подлежат списанию 4,34 тыс. полувагонов, в 2025 году истекает нормативный срок службы более чем у 7,3 тыс. полувагонов, а в 2026 году – у 14,9 тыс. Всего за 2025-2026 гг. по сроку службы может быть списано до 26,5 тыс.

Крупными покупателями новых полувагонов (часть приобретенного нового парка пока не переоформлена на непосредственных покупателей и числится на вагоностроительных заводах) в 2024 году являются:

- "Грузовая компания" (Деметра-холдинг) – 4,5 тыс. ед.;
- "Урал логистика" – 2,5 тыс. ед.;
- "Уральская транспортная компания" – 1,5 тыс. ед.
- "ПГК" – 1,6 тыс. ед.;
- ГК "Транссибурал" - 1,6 тыс. ед.;
- "ТалТЭК Транс" – 1,7 тыс. ед.;
- "Евросиб СПБ-ТС" – 570 ед.;
- "ФГК" – 1,3 тыс. ед.;
- "Карго Фер-Транс" – около 700 ед.

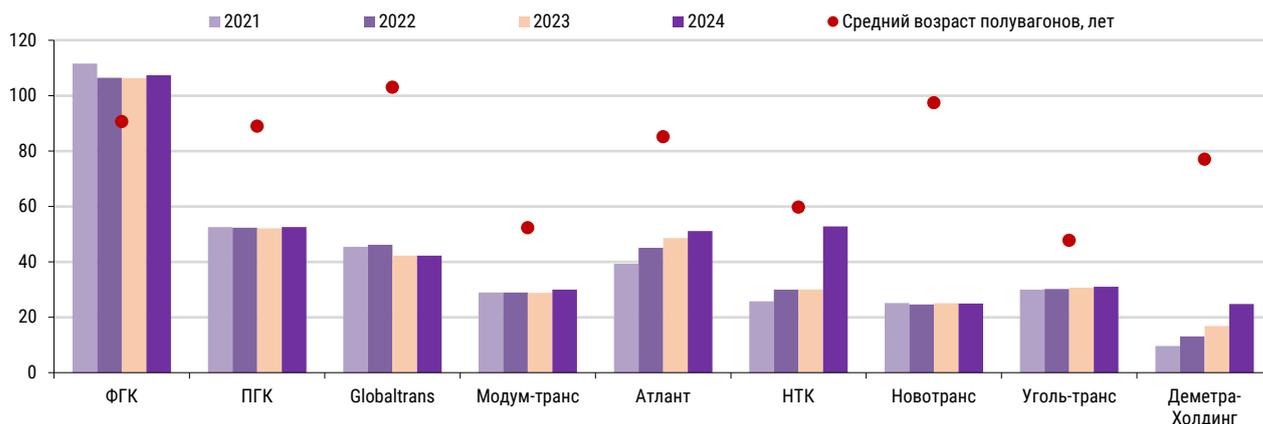
Рисунок 2. Парк полувагонов в управлении крупнейших операторов, тыс. ед.



Источник: расчеты INFOLine по данным компаний и ГВЦ "РЖД"

Больше всего за 2024 год было списано следующими компаниями:

- "Первая грузовая компания" – 1480 ед.
- "Новотранс" - 226 ед.;
- "Федеральная грузовая компания" - 166 ед.;
- Минудобрения (Россошь) – 100 ед.;
- Транспортные технологии – 110 ед.

Рисунок 3. Парк полувагонов в собственности крупнейших операторов (с учетом финансового лизинга), тыс. ед.


Источник: расчеты INFOLine

В августе 2024 года у АО "ПГК" произошла смена руководства, а доля АО "Аврора Инвест", заложенная по кредиту, привлеченному у Группы "ВТБ", для приобретения АО "ПГК", по данным СМИ, передана в управление "ВТБ". В сентябре 2024 года предправления "ВТБ" Андрей Костин в кулуарах ВЭФ-2024 сообщил, что "ВТБ" приобрел "ПГК" исходя из оценки более 200 млрд руб. с учетом долга. В декабре 2024 года в «ВТБ» сообщили, что 100% АО "ПГК", которая изначально рассматривалась как инвестиционный актив, продано с хорошей прибылью для банка.

В I пол. 2024 года АО "ПГК" привлекло в аренду около 10 тыс. полувагонов у "Вектор Рейл" и 1,5 тыс. у "Трансфин-М". В октябре 2024 года АО "ПГК" подписало контракт с "Тихвинским вагоностроительным заводом" на поставку 3 тыс. инновационных полувагонов модели 12-9853. Полностью завершить поставку завод должен в первой половине 2025 года.

В декабре 2023 г. ФАС РФ одобрила сделку по приобретению АО "НефтеТрансСервис" независимыми инвесторами. Одним из достигнутых соглашений между новым собственником и АО "Национальная транспортная компания" стала продажа всего парка полувагонов (25,4 тыс.). Нефтеналивной сегмент бизнеса (37,6 тыс. цистерн в собственности) выставлен на продажу. На начало октября 2024 года в собственности "НефтеТрансСервиса" уже не было полувагонов, в управлении осталось 5,8 тыс. Процесс передачи парка полувагонов АО "НефтеТрансСервис" в управление АО "Национальная транспортная компания" завершился во II квартале 2024 года.

В июне 2024 года стало известно, что Группа "СУЭК" продала энергетические и логистические подразделения (ООО "Сибирская генерирующая компания", АО "Национальная транспортная компания") в рамках комплексной реструктуризации. Покупателями компаний выступили российские структуры. Также "СУЭК" продала портовые активы в портах Мурманск, Ванино, Восточный и Туапсе структурам, которые контролирует бывший менеджмент логистического подразделения Группы.

В августе 2024 года "Деметра-Холдинг", объединяющий активы в перевозке зерна, лесных и других грузов, приобрел компанию "Нефрит", владеющую 1,8 тыс. полувагонов и цементовозов. В ноябре 2024 года структуры "Деметра-Холдинга" приобрели 100% железнодорожного оператора "Атлант". В результате сделки в управление группы перешло около 6 тыс. вагонов, из которых 5,7 тыс. единиц – инновационные полувагоны. Также в парке компании есть цистерны моделей 15-150-04П, 15-1219, 15-2132 и 15-2132П.

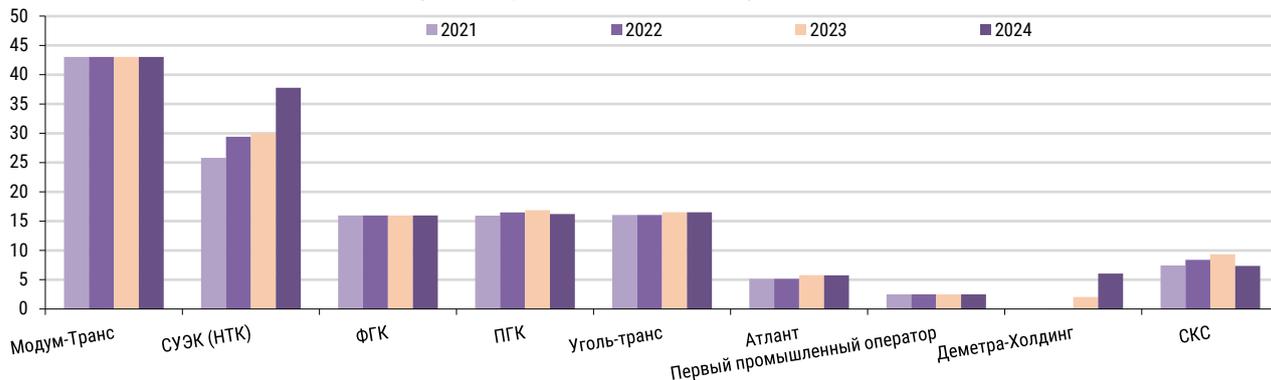
В октябре 2024 года стало известно, что компания "Трансфин-М" в интересах дочерней операторской компании "Атлант" купила 4998 инновационных полувагонов, для этой цели привлечен кредит у одного из российских банков на сумму 36,7 млрд руб.

"Тихоокеанская железная дорога" (ТЖД) в 2025-2026 гг. сообщала о намерении приобрести до 7 тысяч полувагонов с повышенной осевой нагрузкой. Изначально к завершению строительства дороги предполагалось закупить 15 тепловозов ТЭМ14 и 1,2 тыс. типовых полувагонов. Первый состав из 20 полувагонов с углем был отправлен по ТЖД от Эльгинского месторождения в порт Эльга 30 октября 2024 года.

Планировалось, что дорога заработает в первой половине 2025 года, на первом этапе ее провозная способность должна составить 30 млн тонн в год, а к 2027 году – 50 млн тонн. Фактически запуск дороги в режим полноценной эксплуатации может

потребовать более длительного времени, в связи с тем, что в октябре 2024 г. и в января 2025 г. при обкатке дороги произошли два крушения со сходом составов с рельсов и повреждениями полотна.

Рисунок 4. Парк полувагонов с повышенной грузоподъемностью в собственности крупнейших операторов (с учетом финансового лизинга), тыс. ед.



Источник: расчеты INFOline

В 2023-2024 году цены на новые грузовые вагоны резко выросли в связи с полным задействованием мощностей и повышением цен на комплектующие. Цена на новые типовые полувагоны в середине 2024 года превышали 6,5 млн руб. без НДС, однако в IV кв. 2024 г. вагоностроители снизили цены до 5,6-5,8 млн руб. для поддержания спроса в условиях повышения ключевой ставки и снижения цен на металл. Для регулирования величины порожнего парка "РЖД" отказывается принимать на свою инфраструктуру новые вагоны. Под влиянием высокой ключевой ставки и сокращения спроса в конце 2024 года цены на новые вагоны снизились примерно на 10–15% (кроме цистерн и хопперов), и в 2025 году тенденция сохраняется: в начале 2025 г. некоторые заводы снизили цены на типовые полувагоны до 5,3-5,4 млн руб. без НДС.

В феврале 2025 года "РЖД" подписали первые договоры с операторами по взаимодействию при допуске и эксплуатации вагонов на инфраструктуре монополии. Первыми договор с РЖД подписали "Уголь-Транс" и "ФГК". ОАО "РЖД" планирует, что это позволит минимизировать перемещения подвижного состава, повысить качество перевозочного процесса, увеличить маневренность железных дорог.

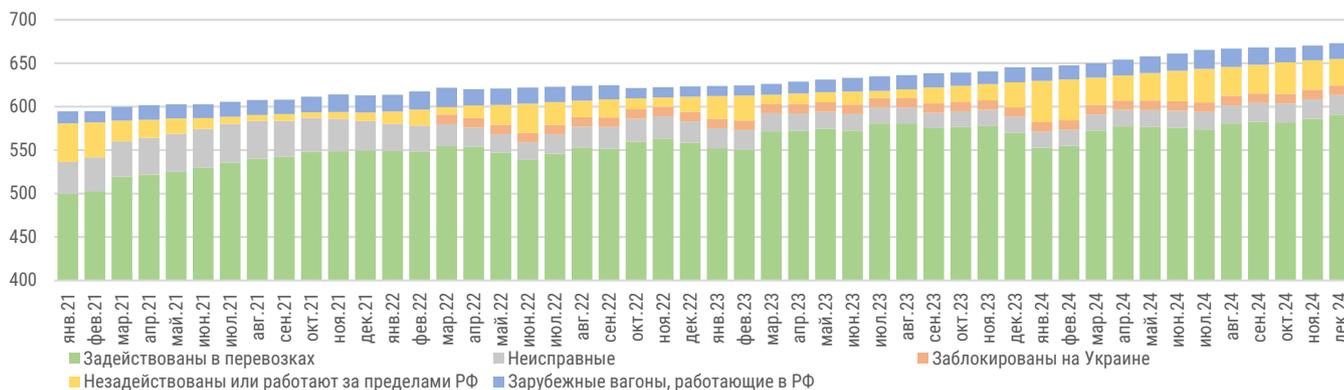
Задействование парка

С 2022 г. оборот вагона замедляется (в том числе в связи с растущим объемом строительных и ремонтных работ на железнодорожной инфраструктуре), в связи с чем объем задействованного парка растет. За 2023 год задействованный в перевозках парк полувагонов вырос на 3,5% до 571,2 тыс.

В декабре 2024 года задействованный парк увеличился на 3,7% до 590,9 тыс. ед., а к ноябрю 2024 года вырос на 0,8%. По итогам IV квартала, задействованный парк вырос на 2% и достиг 586 тыс. вагонов. За 2024 год задействование полувагонов в перевозках увеличилось на 0,8% до 575,5 тыс. При этом количество зарубежных полувагонов, работающих на сети "РЖД", составило 18,1 тыс. (15 тыс. из Казахстана и 2,0 тыс. из Беларуси), что на 24,7% больше, чем в 2023 году.

По сообщению "РЖД", с середины октября по начало февраля 2025 года за счет совместной работы с операторами удалось отправить в отстой более 115 тыс. вагонов, снизив негативное влияние на производственный процесс. Принятые меры позволили повысить надёжность доставки грузов и производительность локомотивов, а оборот вагона на сети РЖД ускорился на 1,5 суток. При этом ускорение оборота и повышение скорости в движении было в значительной степени нивелировано увеличением простоев на погрузке и выгрузке. Вступление в силу ПНД в январе-феврале не оказало существенного влияния на перевозки так как в условиях снижения погрузки в январе 2025 года конкуренция между грузовладельцами была не столь острой.

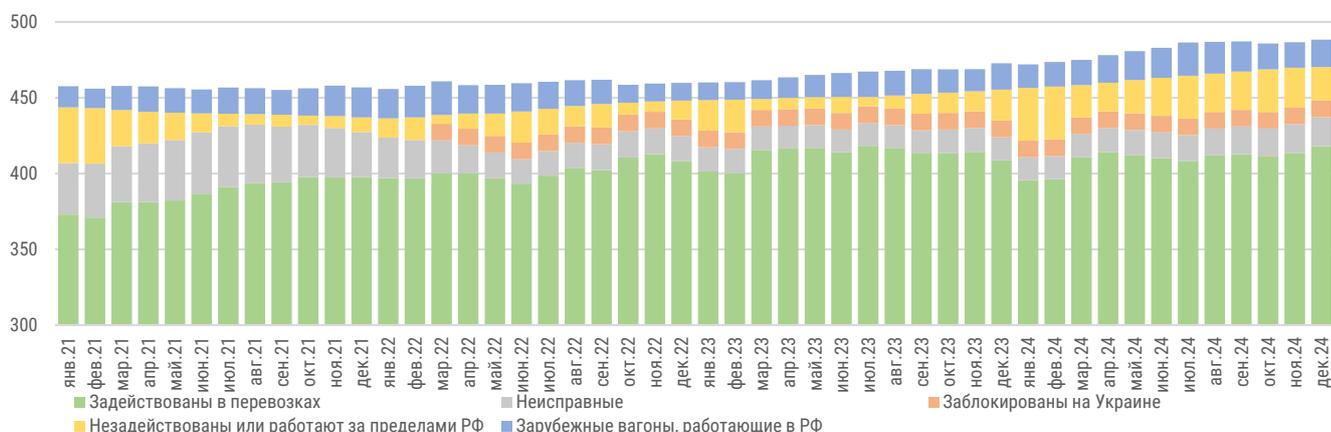
Рисунок 5. Среднемесячный баланс парка полувагонов, тыс. ед.



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД" (неисправный парк – оценка)

На диаграмме представлена структура парка типовых полувагонов. В декабре 2024 г. по сравнению с ноябрем объем задействованного парка незначительно вырос до 418,1 тыс. ед., а к декабрю 2023 года вырос на 2,3%.

Рисунок 6. Среднемесячный баланс типовых полувагонов, тыс. ед.

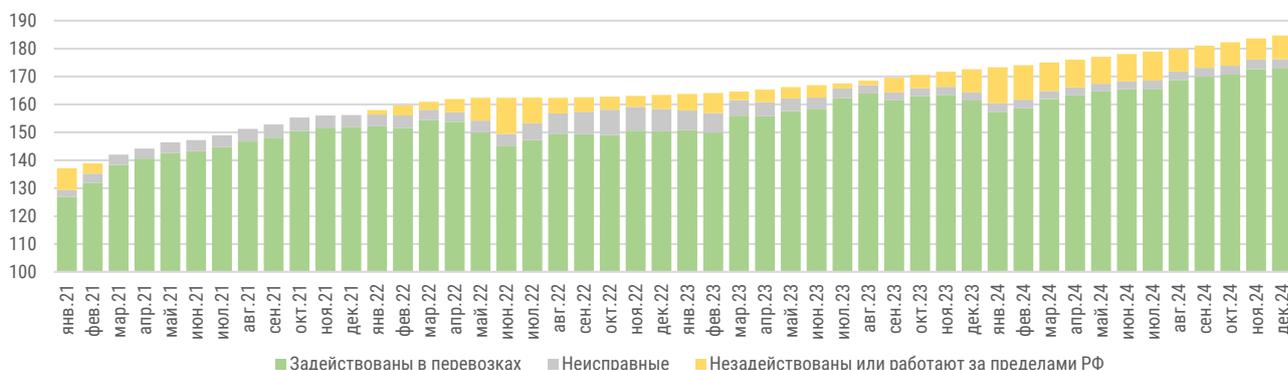


Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД" (неисправный парк – оценка)

Незадействованный парк инновационных вагонов на сети появился с января 2022 года и в июне 2022 г. вырос до рекордных 13 тыс. ед. К ноябрю 2022 г. незадействованный парк сократился до 4,0 тыс. ед., а в июле-августе 2023 г. – примерно до 1 тыс. В сентябре 2023 г. объем задействованного парка сократился, а незадействованного парка стал максимальным с марта 2023 года. В IV кв. 2023 г. объем незадействованного в перевозках парка инновационных полувагонов продолжил расти и в декабре вырос до 8,3 тыс. (максимум с июля 2022 г.), а в декабре 2024 года снизился до 8,4 тыс. после до рекордных 12,9 тыс. в январе 2024 года.

На диаграмме представлена структура парка инновационных полувагонов.

Рисунок 7. Среднемесячный баланс инновационных полувагонов, тыс. ед.

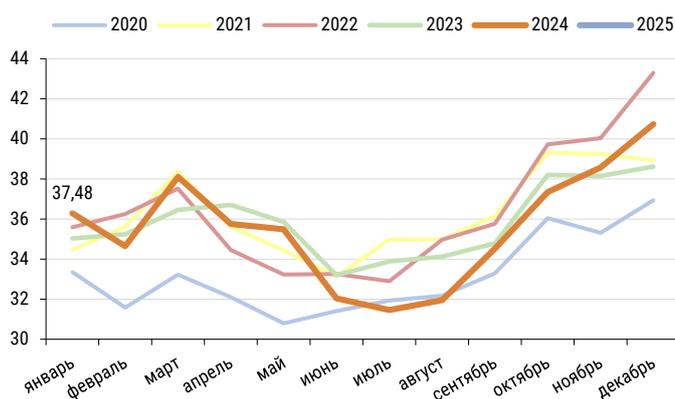


Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД" (неисправный парк – оценка)

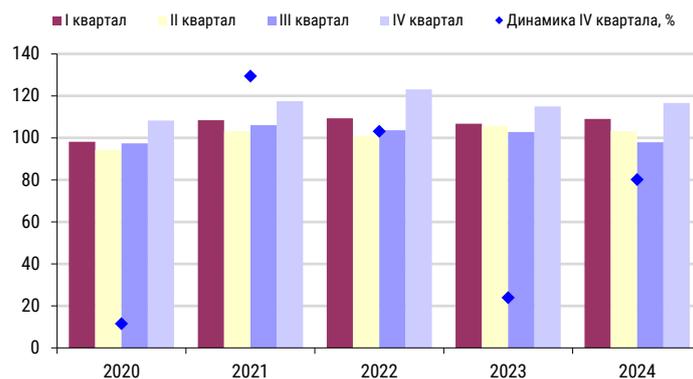
Грузовая база: Добыча и экспорт угля

По данным ЦДУ «ТЭК» по состоянию на 01.01.2024 добычу угля в Российской Федерации осуществляли 179 угольных предприятия, в том числе 52 шахты и 127 разрезов.

Постановлением от 21 сентября 2023 года №1538 Правительство РФ утвердило экспортные пошлины для ряда товаров. Пошлины действуют с 1 октября 2023 года и являются динамическими в зависимости от курса рубля. Базой для расчета пошлины является таможенная стоимость товара, а ее размер зависит от курса доллара к рублю. Пошлины были введены до конца 2024 года и не распространялись на нефть и газ, а также лесоматериалы, зерно и некоторые другие товары, но распространяются на экспорт в страны дальнего зарубежья (то есть за пределами Евразийского экономического союза). Пошлинами не облагались отдельные виды угольной продукции. В феврале 2024 года Правительство РФ вернуло экспортные курсовые пошлины на уголь, а с 1 мая – вновь отменило их на срок до конца августа 2024 года для энергетического угля и антрацита. Правительство РФ приняло решение об отмене экспортных пошлин на энергетический уголь и антрацит на период с 1 мая по 1 августа декабря 2024 года с целью поддержки угольной отрасли. Постановлением от 28 ноября 2024 года №1656 Правительство РФ приняло решение отменить экспортную пошлину на коксующийся уголь и продлить мораторий на действие экспортных пошлин в отношении антрацита и энергетического угля. Пошлина на коксующийся уголь отменена с 1 декабря 2024 года. Мораторий на действие пошлин в отношении энергетического угля и антрацита был продлен до конца 2024 года. С 1 января 2025 года пошлины на антрацит, коксующийся и энергетический уголь перестали действовать.

Рисунок 8. Добыча угля по месяцам, млн тонн


Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС РФ

Рисунок 9. Добыча угля по кварталам, млн тонн


Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС РФ

В январе 2025 года вице-премьер РФ Александр Новак в колонке для журнала "Энергетическая политика" сообщил, что добыча угля в РФ в 2024 году составила 443,5 млн т, на экспорт было поставлено 196,2 млн т. Добыча угля по итогам 2024 года выросла на 1,3%, экспорт снизился на 7,9%.

По данным ФСГС РФ, в декабре 2024 года добыча угля выросла на 5,5% до 40,7 млн тонн, по сравнению с ноябрем 2024 года добыча также выросла на 5,5%. Всего за январь-декабрь 2024 года добыто 426,9 млн тонн угля (сокращение на 0,7% к январю-декабрю 2023 года). В IV кв. квартале 2024 года было добыто 116,6 млн тонн угля, что на 1,5% больше, чем в IV кв. 2023 года, и на 19,1% больше, чем в III кв. 2024 года. В январе 2025 года по данным ФСГС РФ добыча угля выросла на 3,3% до 37,5 млн тонн, по сравнению с декабрем 2024 года добыча сократилась на 8%.

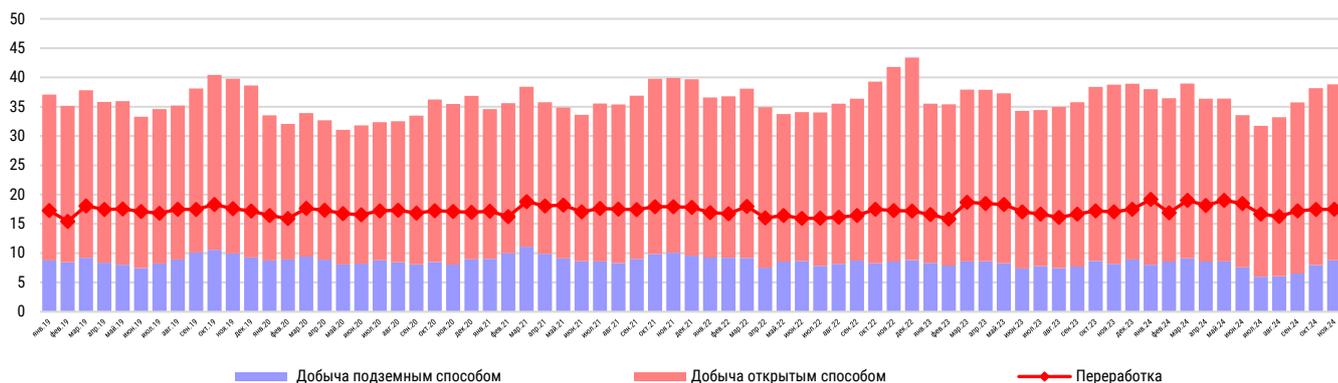
Согласно обзору агентства Argus, экспорт угля из России в 2024 году составил 195 млн тонн, что на 8% меньше, чем в 2023 году. По данным агентства, российские компании значительно сократили поставки угля в Китай, Южную Корею и Турцию (объемы поставок в страны Argus не приводит), уступив долю на этих рынках конкурентам – в основном поставщикам из Австралии и Колумбии.

Некоторые крупные российские производители угля, например, "Кузбассразрезуголь", стремились компенсировать падение экспорта увеличением поставок на внутренний рынок, спрос на котором вырос из-за более высокого потребления электроэнергии. Ситуацию в российской угольной отрасли усугубили проблемы на железной дороге. Дефицит локомотивов и машинистов привел к снижению перевозок через порты северо-запада и юга России. Из-за этого во II

полугодии 2024 г. российские компании не смогли поставить на мировой рынок более 3 млн т угля. Кроме того, в начале 2024 г. российские угольные компании были вынуждены приостановить отправку через крупнейший угольный порт на Черном море в Тамани из-за споров о тарифах на перевалку на терминале ОТЭКО. Это привело к недопоставке еще порядка 2,5 млн т российского угля на мировой рынок. Добыча угля в России, по данным Argus, в 2024 году составила 438,7 млн т, что на 0,2% меньше, чем в 2023 году.

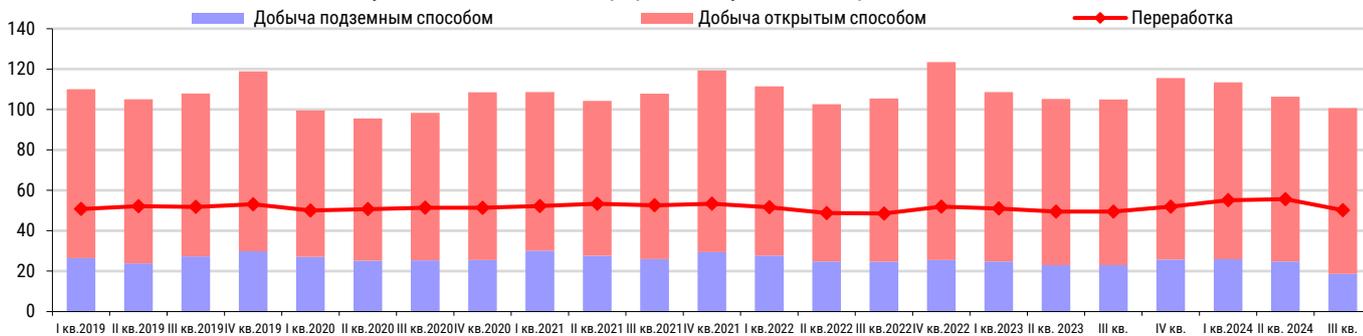
В октябре 2024 года вице-премьер РФ Александр Новак в колонке для журнала "Энергетическая политика" сообщил, что Россия планирует увеличить добычу угля на 235 млн тонн до 2036 года за счет новых проектов, а рост экспорта в страны АТР составит порядка 75 млн тонн к 2030 году. "В отрасли продолжается развитие новых центров добычи угля, в первую очередь, в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, то есть вблизи перспективных рынков сбыта, - отметил Новак. - Новые угольные кластеры обеспечат дополнительно около 235 млн т добычи на горизонте до 2036 г. Рост экспорта угля в страны АТР составит порядка 75 млн т уже к 2030 г."

Рисунок 10. Добыча и переработка угля по месяцам, млн тонн



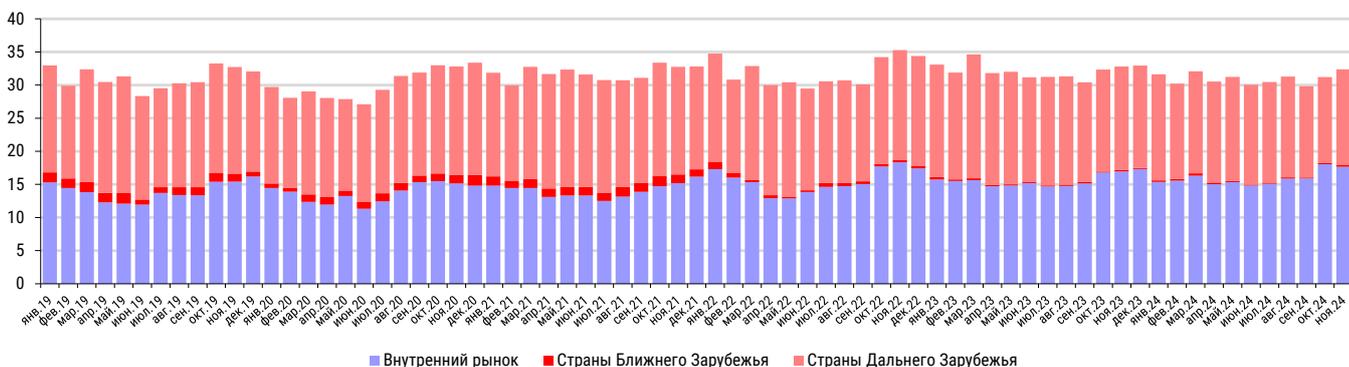
Источник: расчеты INFOLine по данным ЦДУ ТЭК

Рисунок 11. Добыча и переработка угля по кварталам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ЦДУ ТЭК

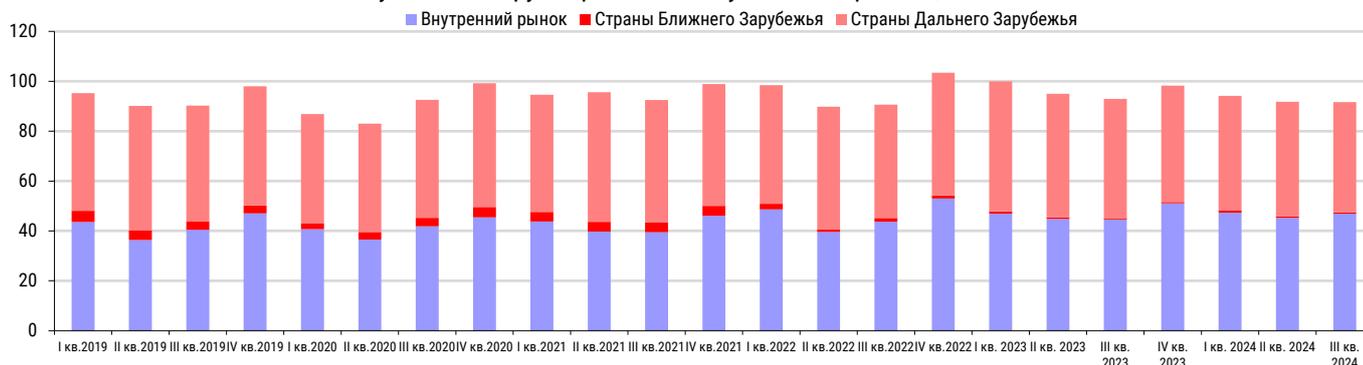
Рисунок 12. Отгрузка российского угля по месяцам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ЦДУ ТЭК

По сравнению с ноябрем 2023 года поставки в Ближнее Зарубежье выросли на 14,2%, а поставки в Дальнее Зарубежье сократились на 6,3%. В январе-ноябре 2024 года общий объем поставок российского угля составил 339,4 млн тонн, что на 3,3% меньше, чем за аналогичный период 2023 года.

Рисунок 13. Отгрузка российского угля по кварталам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ЦДУ ТЭК

По оценкам Минэнерго РФ, дефицит пропускной способности Восточного полигона составляет 130-140 млн тонн, из которых 85-95 млн тонн приходится на поставки угля. При этом, несмотря на успешную адаптацию к санкциям, угледобывающие компании напрямую зависят от эффективного экспорта. Невозможность наладить экспорт продукции, и высокая фискальная нагрузка ведут к росту убытков в отрасли. В сентябре 2024 года компания СУЭК заявила, что ожидает открытия "окна возможностей" для экспорта угля из России в ближайшие 5-7 лет. Потенциально Россия сможет нарастить объемы экспорта угля на 70-80 млн тонн в год к 2030 году, в то время как топ-5 ведущих стран-экспортеров (кроме России) сократят поставки на более чем 130 млн тонн в год. Якутия ожидает увеличения добычи угля в два раза в сравнении с 2023 годом – до 80 млн тонн в год к 2028 году. Порядка 45 млн тонн даст Эльгинское месторождение, 22 млн тонн придется на "Колмар", оставшиеся объемы – на уголь других предприятий.

В декабре 2023 года ОАО "РЖД" заключило соглашения с регионами о вывозе в 2024 году около 100 млн тонн угля на экспорт в восточном направлении. По данным министерства угольной промышленности Кемеровской области, в 2024 году на 8,9% сократился вывоз угля, 173,9 млн тонн; на 10,4% снизился экспорт, до 102 млн тонн; на 20,8% снизились поставки на Запад, до 48,4 млн тонн. В восточном направлении показатель вырос на 2% до 53,6 млн тонн (на 0,5 млн тонн меньше, чем по плану "РЖД").

В январе 2025 года ОАО "РЖД" и Кемеровская область заключили соглашение о вывозе угля на 2025 год.

В соответствии с документом грузоотправители предъявят к перевозке, а РЖД обеспечат транспортировку на экспорт в восточном направлении 54,1 млн тонн угля, что соответствует параметрам соглашения, действовавшего в 2024 году. Документом закреплено поквартальное распределение объемов перевозок в восточном направлении, исходя из планов проведения на железных дорогах ремонтных и строительных работ. Для увеличения эффективности использования инфраструктуры Восточного полигона документ предусматривает со II квартала 2025 года полный переход на использование для погрузки угля инновационного подвижного состава повышенной грузоподъемности. Кроме того, планируется принять меры по снижению внутрисоссийских нерациональных перевозок угля из Кузбасса в восточном направлении, что даст возможность нарастить отправку других грузов.

Ниже сравнительная таблица квот на вывоз угля на 2023-2025 годы.

Таблица 1. Квоты на вывоз угля в направлении Восточного полигона.

Квота на вывоз угля	2023	2024	2025
Всего, млн тонн	Около 95	Около 100	54,1
Кемеровская область	53,1	54,1	54,1
Республика Саха (Якутия)	26,0	26,3	-
Республика Бурятия	8,1	8,5	-
Республика Хакасия	6,1	6,5	-
Иркутская область	1,5	3,3	-
Республика Тыва	0,4	0,65	-

По условиям правил (ПНД), которые вступили в силу с 1 января 2025 года, в рамках приоритетной третьей очереди, в которой в 2024 году вывозилось 99,3 млн тонн экспортного угля из шести угольных регионов, осуществляется перевозка грузов только на основании отдельных указов и распоряжений президента РФ. Такой документ существует только относительно экспорта угля из Кузбасса.

Согласно приказу ФАС № 862/24 ([ссылка](#)), с 1 декабря 2024 года тарифы "РЖД" на грузовые перевозки выросли на 13,8%. Имеющиеся надбавки, а именно 1,5% на корректировку налогового законодательства, 7% на капремонт и 1% на транспортную безопасность, закреплены в преysкуранте на постоянной основе и включены в индексируемую базу. Льготные коэффициенты 0,4 и 0,895 для дальних перевозок экспортного угля, временно отмененные с июня 2022 года, отменяются на постоянной основе. Распоряжением Правительства РФ №3579 ([ссылка](#)), в нормативные акты ФАС вносятся изменения, согласно которым с 1 января 2025 года по 31 декабря 2025 года предусмотрено установление дополнительного коэффициента в размере 1,1 к тарифам на порожний пробег универсального подвижного состава (включая приравненного к ним по тарифным условиям специализированного подвижного состава) и платформ после перевозок контейнеров. С 1 января 2025 года тарифы на перевозки контейнеров и минерально-строительных грузов дополнительно повышены на 5%.

Сальдированный убыток российских угольных компаний в 2024 году составил 112,6 млрд рублей против прибыли 374,7 млрд рублей в 2023 году. По данным Росстата, в 2024 году угольные компании получили прибыль в размере 140,4 млрд рублей (-68,3%), убытки составили 253 млрд рублей (рост в 2,6 раза). Доля прибыльных компаний угольной отрасли в 2024 году составила 46,7% против 68,5% в 2023 году, убыточных - 53,3% против 31,5%.

В начале января 2025 года стало известно, что вице-премьер РФ поручил профильным ведомствам подготовить меры поддержки предприятий угольной промышленности в условиях кризиса отрасли. В числе поручений вице-преьера – разработка «антикризисной программы» развития угольной промышленности с учетом «сложившейся ситуации в отрасли». Заняться ее формированием должны Минэнерго, Минэкономразвития, Минтранс, Минприроды, Минфин и Ростехнадзор с участием глав угледобывающих регионов (в числе присутствующих на совещании в конце декабря были представители Кузбасса, Якутии, Бурятии, Хакасии, Тувы, Иркутской и Новосибирской областей) в срок до 31 января 2025 года. Минэнерго также поручено обеспечить мониторинг финансово-экономического состояния организаций угольной отрасли «в соответствии с установленными критериями». До 10 февраля 2025 года и далее ежемесячно ведомства – Минэнерго, Минтруд, Минэкономразвития, Минфин совместно с правительством Кемеровской области – также должны взять на «особый контроль» ситуацию на приостановивших работу угледобывающих предприятиях, обеспечив защиту прав их работников. Минэкономразвития, Минэнерго, Минтранс и ФНС с участием ВЭБ.РФ поручено проработать предложения по установлению особенностей банкротства угольных компаний, предусмотрев в том числе выполнение полномочий управляющего этой процедурой, которым может быть госкорпорация. Вопрос о передаче полномочий арбитражного управляющего корпоративному управляющему в лице ВЭБ. РФ должен быть рассмотрен до 10 марта 2025 года.

В январе 2025 года руководство порта Восточный в Находке попросило президента РФ обеспечить загрузку терминала углем в 2025 году на уровне не менее 35 млн т, или на 40% выше, чем по итогам 2024 года. Вложения в модернизацию и расширение мощностей, оказались "фактически невостребованными", а планы развития социальной инфраструктуры под угрозой срыва, указано в документе. Президент РФ распisał письмо вице-премьеру РФ с пометкой "Доложите". Ожидаемая перевалка по итогам 2024-го – 25 млн т, "что на 1,3 млн т меньше уровня, достигнутого до начала модернизации". В 2025 году инвестор ожидает дальнейшего снижения объемов перевозок в адрес терминала. Это приведет к ухудшению экономических показателей компании и снижению объемов налоговых отчислений в бюджеты. Кроме того, компания не сможет реализовать запланированные социальные проекты.

В январе 2025 года цены на российские энергетические и коксующиеся угли с отправкой во всех портах снизились до многомесячных минимумов. В зависимости от марки и порта отправки стоимость энергетических углей к 10 января 2025 года

колебалась в диапазоне \$60–87 за тонну, коксующихся углей – \$118–121 за тонну. Проблемы с вывозом и перевалкой российского угля на фоне низких мировых цен дают основание полагать, что производители в 2025 году не будут увеличивать добычу. А возрастающие затраты в условиях жесткой денежно-кредитной политики и отсутствия новых рынков сбыта могут привести к банкротству небольших игроков. Важный риск для угольной отрасли связан с дальнейшим вероятным снижением выплавки стали в РФ, что может негативно сказаться на внутреннем потреблении коксующегося угля. В тройку лидеров стран-получателей вошли Турция, Индия и Китай, активно развивающиеся страны Глобального Юга.

По данным китайских СМИ, почти 4 млн тонн угля было ввезено из России в Китай через станцию Суйфэньхэ в 2024 году. Показатель вырос на 69,9% по сравнению с 2023 годом. Согласно таможенным данным, по итогам 2024 года Китай импортировал рекордное количество угля. В 2024 году Китай закупил меньше угля из России. При этом он увеличил закупки у других ключевых поставщиков, в том числе у Австралии. Россия остаётся вторым по величине поставщиком угля в Китай, но она стала единственным ключевым производителем, чьи поставки в Китай сократились в 2024 году. Импорт угля из России в Китай уменьшился на 7% до 93,86 млн тонн.

По данным Центра ценовых индексов, поставки угля в Индию сократились в 2024 году на 37% до 25 млн т. Экспорт в Турцию сократился на 39% до 14 млн т. Основной причиной аналитики агентства называют сложности с перевалкой угля в портах юга России (Азово-Черноморский бассейн). По данным Главного таможенного управления КНР, Китай в 2024 году снизил закупки угля на 7% по сравнению с 2023 г. до 95,1 млн т. В денежном выражении поставки сократились на четверть до \$10,9 млрд.

Поставки угля в Индию снизились в том числе из-за роста добычи в этой стране. По предварительным оценкам аналитической компании Bigmint, в 2024 году Индия впервые за долгие годы сократила импорт энергетического угля – на 1% до 173 млн т. Добыча угля в стране выросла на 7%. В 2024 г. вырос экспорт российского угля во Вьетнам. Всего по итогам 2024 года в эту страну было поставлено 5,4 млн т угля из России – на 23% больше, чем годом ранее. Рост поставок связан с увеличением спроса на энергетический уголь и сокращением его добычи в республике. Суммарно в 2024 г. Вьетнам увеличил импорт угля на четверть до 64 млн т, добыча снизилась на 9% до 44 млн т. Другие важные направления экспорта российского угля в 2024 г. – Южная Корея (15 млн т) и Япония (2 млн т). Динамику поставок по этим странам ЦЦИ не приводит. Еще 21 млн т был продан через международных трейдеров.

Котировки на все виды российских углей к концу февраля 2025 года упали до уровня середины 2021 года, следует из обзора Центра ценовых индексов. Энергетические угли на базисе FOB Дальний Восток подешевели до \$56–83 за тонну в зависимости от калорийности. Цены на металлургические угли снизились до \$113–114 за тонну в зависимости от марки. На фоне профицита на мировом рынке и снижения производства стали в Китае аналитики ждут сохранения негативного тренда в течение всего 2025 года.

Грузовая база: Добыча угля – инвестиционные проекты

В декабре 2023 года ОАО "РЖД" запустило рабочее движение по железнодорожному мосту через реку Тулома в Мурманской области, ведущему к порту "Лавна". В апреле 2024 года Наблюдательный совет госкорпорации ВЭБ.РФ рассмотрел участие ВЭБа в проекте строительства торгового порта "Лавна" в Мурманской области. Госкорпорация профинансировала проект в объеме 12,9 млрд рублей. В ноябре 2024 года в рамках строительства комплекса перегрузки угля "Лавна" (порт Мурманск) завершен 1.1 этап. По объектам получено заключение о соответствии и разрешение на ввод в эксплуатацию. На первом этапе в морском порту Мурманск были построены причал № 1 длиной 332,5 м; причал № 2 длиной 327,5 м; подходная дамба длиной 256 м. Завершение всех работ по запуску "Лавны" планируется в 2025 году. Запланированная мощность после 2025 года составляет 18 млн тонн угля в год.

В октябре 2023 года Главгосэкспертиза РФ выдала положительное заключение на проект строительства акватории грузового причала и канала морского угольного терминала на базе Сырадасайского месторождения (Таймыр, Красноярский край). Проект освоения включает в себя создание угольного разреза мощностью 5 млн тонн в год на первом этапе и 10 млн тонн в год на втором, строительство обогатительной фабрики и создание инфраструктуры, в том числе морского порта Енисей, автодороги, вахтового поселка, электростанции, аэродрома и других объектов. Размер инвестиций

в реализацию проекта до 2025 года составит более 45 млрд рублей. Общий объем дноуглубительных работ на терминале оценивается в 1,8 млн куб. м. Проектные глубины – 16 м. В декабре 2023 года Роман Троценко вышел из уставного капитала ООО "Карбон", которое через ООО "Группа "Арктик энедж" владеет ООО "Северная звезда", реализующим проект по освоению Сырадасайского угольного месторождения.

В ноябре 2023 года "Эльгауголь" получил разрешение на ввод в эксплуатацию второй очереди месторождения мощностью 45 млн тонн в год. Одновременно с железной дорогой построен в Хабаровском крае новый глубоководный порт Эльга, который сейчас на 30 млн тонн перевалки угля и дальше будет развит до 50 млн тонн. На магистрали планируется работа 1200 типовых полувагонов и закупка до 7000 инновационных полувагонов, которые на первом этапе станут ходить под тягой 15 тепловозов ТЭМ14. 30-31 октября 2024 года по Тихоокеанской железной дороге прошел первый поезд, состоящий из тепловоза ТЭМ14, двух пассажирских вагонов сопровождения и 20 полувагонов, груженых углем. 11 ноября 2024 года при обкатке полотна Тихоокеанской железной дороги произошел сход состава. 6 января 2025 года на 461 км Тихоокеанской железной дороги произошел сход 39 полувагонов с углем. Фактически запуск дороги в режим полноценной эксплуатации может потребовать более длительного времени, чем заявленный конец I полугодия 2025 г., в связи с тем, что в октябре 2024 г. и в января 2025 г. при обкатке дороги произошли два крушения со сходом составов с рельсов и повреждениями полотна.

12 сентября 2024 года запущен в эксплуатацию терминал в Порту "Суходол" в незамерзающей бухте Теляковского в Шкотовском округе в Приморском крае. Проектная мощность перевалки угольного терминала составляет 12 млн тонн с возможностью последующего увеличения до 20 млн тонн в год. В 2023 году специализированный угольный терминал морского порта «Суходол» начал свою работу в режиме пуско-наладочных работ. Уже в мае 2024 года на склад было принято более миллиона тонн угля и практически столько же отгружено на суда. По словам генерального директора терминала Сергея Кропотова, на территории порта установлено новейшее погрузочное оборудование с общей производительностью обработки угля до 7 тысяч тонн в час, построена и сдана в эксплуатацию собственная железнодорожная инфраструктура и энергетическая станция. Инфраструктурный комплекс включает угольный склад емкостью 915 тысяч куб, железнодорожный грузовой фронт (14 путей), железнодорожную станцию (20 путей). Порт оборудован двумя судопогрузочными машинами производительностью 3500 тонн в час каждая. Терминал будет постепенно выходить на планируемую мощность перевалки 12 млн тонн в год с последующим увеличением до 20 млн тонн.

В октябре 2024 года стало известно, что инвестпроект по разработке Окино-Ключевского буроугольного месторождения в Бурятии будет реализован в рамках ТОР "Бурятия". Границы территории опережающего развития расширены под реализацию проекта. Ввод в эксплуатацию Окино-Ключевского месторождения намечен на 2028 год. Максимальная мощность составит 3,8 млн тонн бурого угля в год. Общий объем инвестиций в реализацию проекта составит 13,2 млрд рублей. Отмечается, что на эти средства также будут проложены железнодорожные пути протяженностью около 80 км.

В декабре 2024 года компания "УК "Южкузбассуголь" (входит в ПАО "Распадская") по результатам аукциона получила право на разработку угольного месторождения Ерунаковский-V в Новокузнецком муниципальном округе (Кузбасс). Запасы на участке составляют 6 тыс. тонн угля марки Г, прогнозные ресурсы по категории Р1 – 1,07 млн тонн угля марки ГЖО, 7,8 млн тонн марки ГЖ и 18,27 млн марки Ж (все коксующиеся марки). Предприятие предложило за лицензию сроком на 20 лет 164,3 млн руб. при стартовом платеже торгов в 149,4 млн руб.

По данным Госкомиссии по запасам полезных ископаемых, в 2024 году было открыто новое месторождение угля Сибирское в Кемеровской области, его запасы составляют 561 млн тонн.

Грузовая база: Производство нерудных строительных материалов

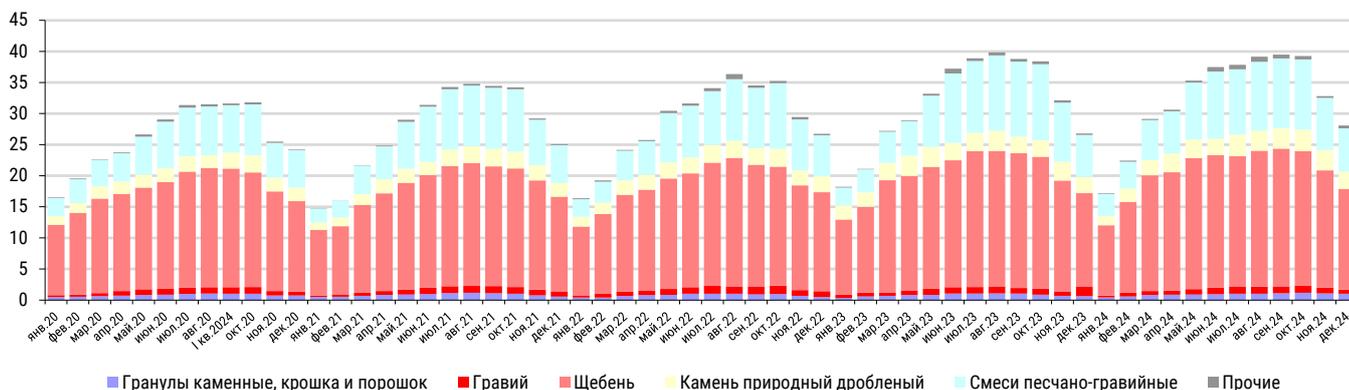
По итогам 2024 года производство нерудных строительных материалов увеличилось на 2,0% до 388,4 млн куб. м.

С 1 марта 2024 года, согласно распоряжению Правительства РФ № 2094-р, производство товаров и проведение работ с использованием вторсырья получает

поддержку (текст). В перечень продукции вошли цементы и бетоны с использованием золы и шлака, биотопливо, изделия из переработанных смазочных материалов, бумаги, пластмассы, покрытия из резиновой крошки и другие товары. Для каждого вида указана минимальная доля вторсырья, которую нужно использовать при производстве.

В марте 2024 года стало известно, что Московская область намерена на 65% снизить затраты на бюджетное строительство. Это стало возможным после того, как Минстрой России включил в классификатор строительных ресурсов государственной системы ценообразования вторичный щебень. Область так модернизировала систему переработки строительных отходов, что ощущает переизбыток вторичного щебня.

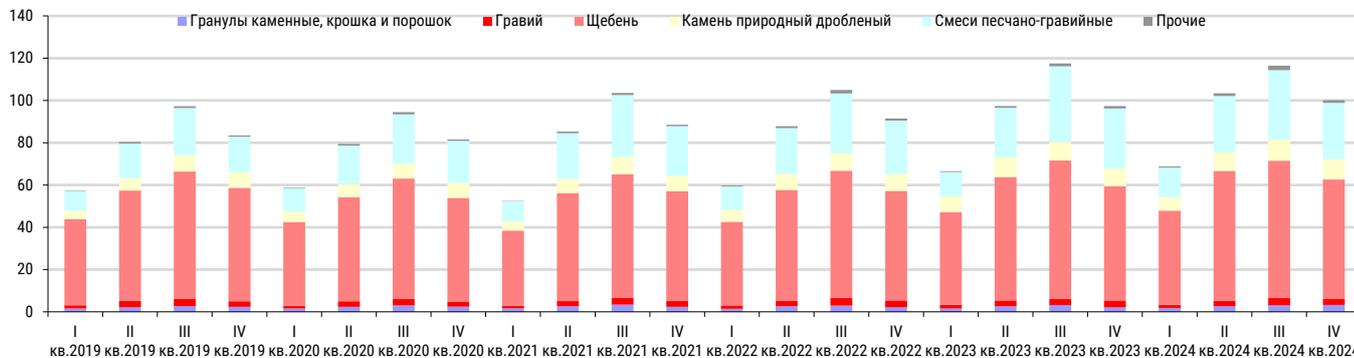
Рисунок 14. Производство строительных материалов по месяцам, млн куб. м



Источник: расчеты INFOLine по данным ФГС, ЕМИСС

В декабре 2024 года производство нерудных строительных материалов увеличилось на 4,7% до 28,1 млн куб. м, в том числе гранул каменных на 62,4% до 1,01 млн куб. м, природного камня – на 6,4% до 2,8 млн куб. м, щебня – на 7,8% до 16,2 млн куб. м, песчано-гравийных смесей – на 3,6% до 6,98 млн куб. м. Производство гравия сократилось на 57,1% до 0,68 куб. м.

Рисунок 15. Производство строительных материалов по кварталам, млн куб. м



Источник: расчеты INFOLine по данным ФГС, ЕМИСС

В IV кв. 2024 года производство нерудных строительных материалов увеличилось на 2,9% и составило 100,15 млн куб. м. Производство щебня увеличилось на 4,7% до 56,6 млн куб. м, камня природного увеличилось на 14,4% до 9,5 млн куб. м. Производство гравия сократилось на 12,9% до 2,8 млн куб. м, песчано-гравийных смесей – на 6,3% до 26,7 млн куб. м.

В октябре 2023 года правительство Москвы приняло решение о проведении электронного конкурса на право заключения межсубъектного офсетного контракта на поставку щебня из Республики Карелия. По условиям офсета, победитель конкурса возьмет на себя обязательство в течение трех лет создать новое предприятие по выпуску щебня на территории Республики Карелия, включая строительство производственного комплекса, закупку оборудования и железнодорожных вагонов для перевозки готовой продукции. В свою очередь правительство Москвы гарантирует закупку около 1,37 млн тонн щебня в течение 10 лет. Офсетный контракт по поставке щебня заключен на сумму более 61 млрд рублей. Победитель конкурса - ООО "БИОЭН ТРЕЙД". В апреле 2024 года было определено место постройки: новый завод по производству щебня будет открыт в поселке Кяппесельга Кондопожского района

Карелии. Как сообщил глава республики Артур Парфенчиков, инвестором проекта является компания "Ситозерский карьер". 6 июня 2024 года соглашение о сотрудничестве в целях реализации инвестиционного проекта подписано между Правительством Республики Карелия и УК "БИОЭН" на площадке ПМЭФ. Соглашение предусматривает строительство в Карелии шести обрабатывающих заводов по производству гранитных изделий из карельского габбро-диабазы.

В январе 2024 года собственники группы "Развитие", одного из крупных пермских застройщиков, получили контроль суммарно над 50% долей в уставном капитале "Первой нерудной компании", которая добывает и производит песчано-гравийную смесь (ПГС) на русловых месторождениях.

В сентябре 2024 года компания "Россевзапстрой" и Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики договорились о реализации ряда промышленных проектов по производству строительных материалов в Хабаровском крае, Камчатке, ЯНАО, и Норильском промышленном районе. Общая сумма инвестиций превысит 100 млрд руб. Один из основополагающих проектов в рамках соглашений – строительство крупнейшего на территории РФ завода по производству сухих строительных смесей на сырьевой базе Хабаровского края. Планируемый общий объем производства – более 4,5 млн тонн готовой продукции.

В ноябре 2024 года в СМИ появилась информация, что ООО "Полярная звезда" планирует создание предприятия по выпуску строительного гранитного щебня, включая добычу камня (гранита) на участке Южно-Андреевского месторождения, с дальнейшей поставкой продукции потребителям из Архангельской, Вологодской, Ярославской областей, а также в Москву и Московскую область. Планируется выпускать 1,2 млн тонн щебня ежегодно. Дополнительно компания собирается проложить линии электропередачи к производственной площадке и построить всю необходимую инфраструктуру – автомобильную дорогу и железнодорожный тупик.

В октябре 2024 года ожидалось начало формирования запасов щебня для автодорожного строительства в 2025 году, однако для этого в гораздо большей степени, чем прежде, использовался автотранспорт, поскольку с отправкой щебня по железной дороге возникли проблемы из-за нехватки полувагонов под погрузку. По оценке участников рынка, ситуация осложняется тем, что операторы не могут оформить отправку в адрес других предприятий уже выгруженных из-под щебня вагонов. Установленные лимиты по заадресовке порожних вагонов также крайне негативно сказались на работе заводов: из-за того, что до адресата практически не доходили порожние составы для погрузки продукции, пришлось частично остановить работу ряда подразделений предприятий, так как склады оказались затарены щебнем.

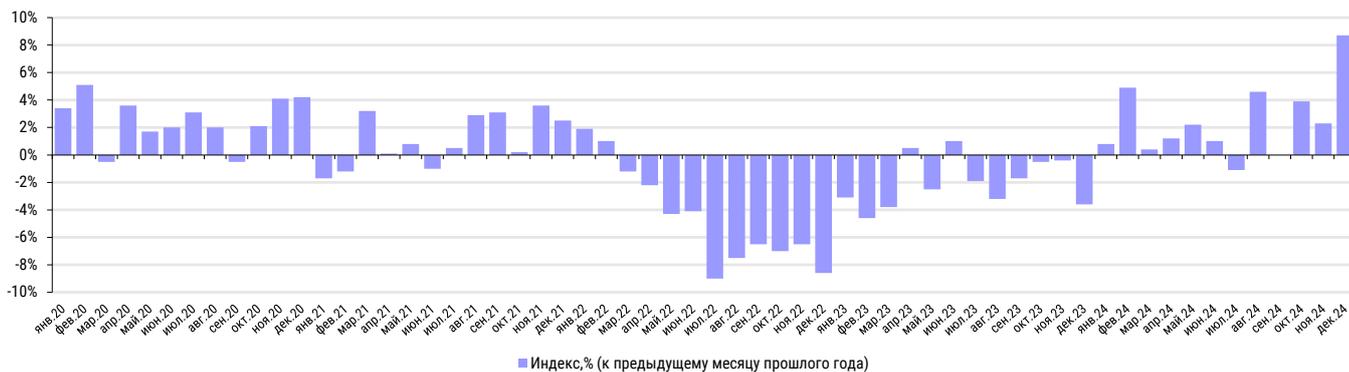
По оценке "РЖД", решения Правительства РФ по переносу на более поздние сроки ресурсоемких проектов автодорожного строительства приведут к снижению на 34,3 млн т относительно изначального плана. В ноябре 2024 г. темпы снижения перевозок строительных грузов усилились в связи с участившимися фактами непредъявления грузоотправителями продукции к перевозке ввиду неоплаты со стороны конечных получателей. Негативное влияние на погрузку строительных грузов оказали неблагоприятные погодные условия, наблюдавшиеся в I кв. 2024 г. По итогам 2024 года погрузка строительных грузов снизилась на 14,5% (или на 18,8 млн тонн), в среднесуточном исчислении на 14,7%. На строительные грузы приходится 37% от общего снижения погрузки на сети "РЖД" (18,8 млн тонн из 50,8 млн тонн).

Грузовая база: Добыча железной руды

Принят закон от 31.07.2023 № 389-ФЗ о понижающем коэффициенте по НДС при подземной добыче кондиционных руд черных металлов, увеличив его с 0,1 до 0,25 на участках, где на отработку подземным способом приходится более 90% балансовых запасов (текст). Льгота действует с 1 января 2024 года до 2034 года.

Индекс промышленного производства металлических руд по итогам 2024 г. увеличился на 2,5%. С 1 января 2025 года рентная нагрузка на производителей угля, железной руды, удобрений выросла, в том числе НДС на железную руду до 6,7% с 4,8%.

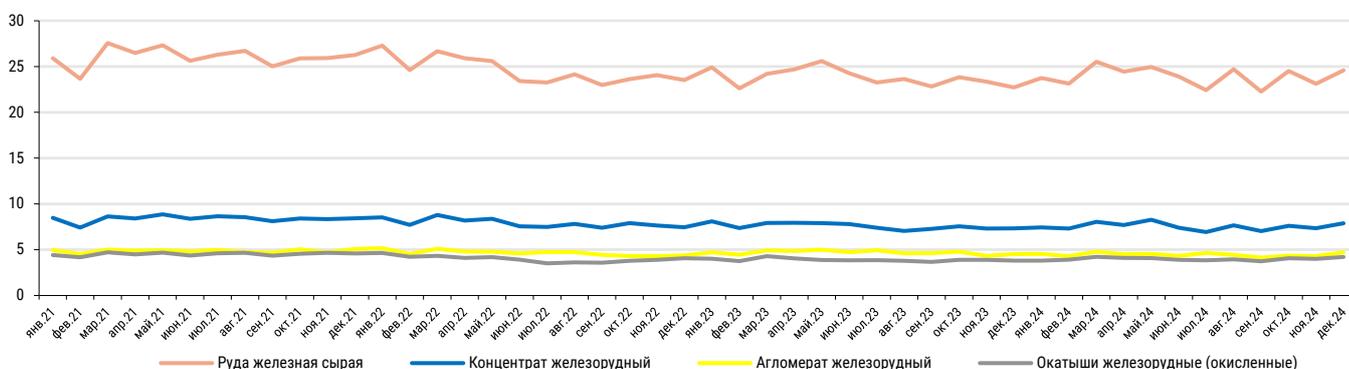
Рисунок 16. Индекс промышленного производства по виду деятельности "Добыча металлических руд", %



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС, ЕМИСС

В декабре 2024 г. производство железорудных окатышей увеличилось на 10,3% до 4,2 млн т (+5,1% к ноябрю 2024 г.), железорудного концентрата – на 7,7% до 7,9 млн т (+7,4% к ноябрю 2024 г.), агломерата – на 4,1% до 4,7 млн т (+9,6% к ноябрю 2024 г.), товарной железной руды – на 91,0% до 0,5 млн т (+9,0% к ноябрю 2024 г.), сырой железной руды – на 8,2% до 24,6 млн т (+6,3% к ноябрю 2024 г.).

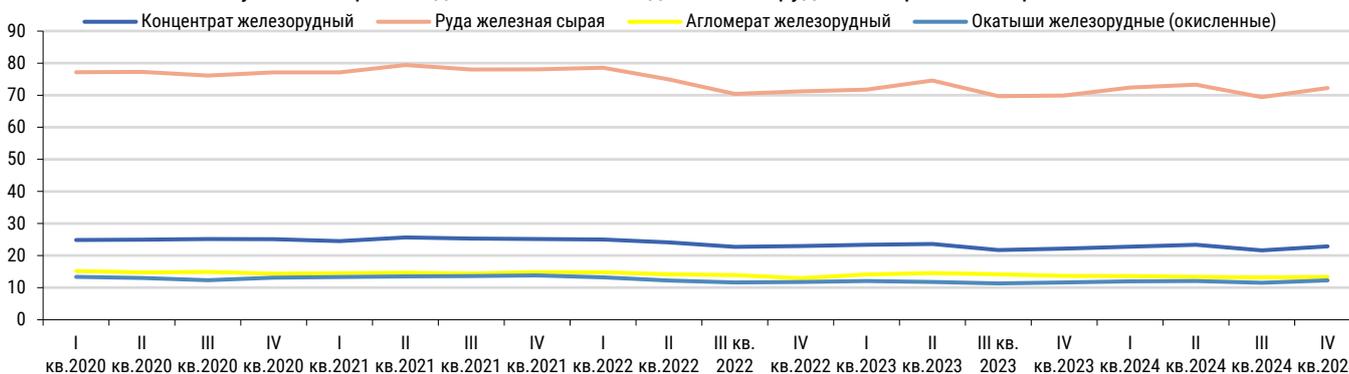
Рисунок 17. Производство основных видов железорудного сырья по месяцам, млн т.



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС, ЕМИСС

В IV кв. 2024 г. производство основных видов железорудного сырья увеличилось на 3,1% и составило 122,04 млн т. Производство окатышей железорудных увеличилось на 5,7% до 12,25 млн т, руда железная товарная – на 23,3% до 1,4 млн т, производства: железорудный концентрат – на 3,0% до 22,8 млн т. Производство агломерата железорудного сократилось на 2,1% до 13,35 млн т.

Рисунок 18. Производство основных видов железорудного сырья по кварталам, млн т.



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС, ЕМИСС

В I пол. 2024 г. отмечается сокращение внешнего спроса на металлургическую продукцию российских предприятий и, как следствие, снижением потребности в сырье. Это сказалось на перевозках руды во внутрисоюзном сообщении. При этом экспортные отправки руды по железной дороге в I полугодии 2024 года выросли на 4,4% до 8,5 млн т. руд. Основным направлением экспорта руды на фоне высокого уровня спроса со стороны Китая является Дальний Восток. В I пол. 2024 года отправки в направлении Дальнего Востока выросли на 17,4% до 4,5 млн тонн руды и составили

более 50% от общего объема экспорта. Более 60% руды было экспортировано через пограничный переход Забайкальск.

В сентябре 2024 года правление "РЖД" приняло ряд тарифных решений, направленных на привлечение дополнительных объёмов грузов. На 2025 год продлены ранее введённые скидки на перевозку широкой номенклатуры грузов ([ссылка](#)). В их числе:

- 25% – на перевозки медной руды со станции Реж на станции Верхняя и Ежеевая;
- 25% – на перевозки медно-цинковой руды со станции Ивдель-1 на станцию Верхняя.

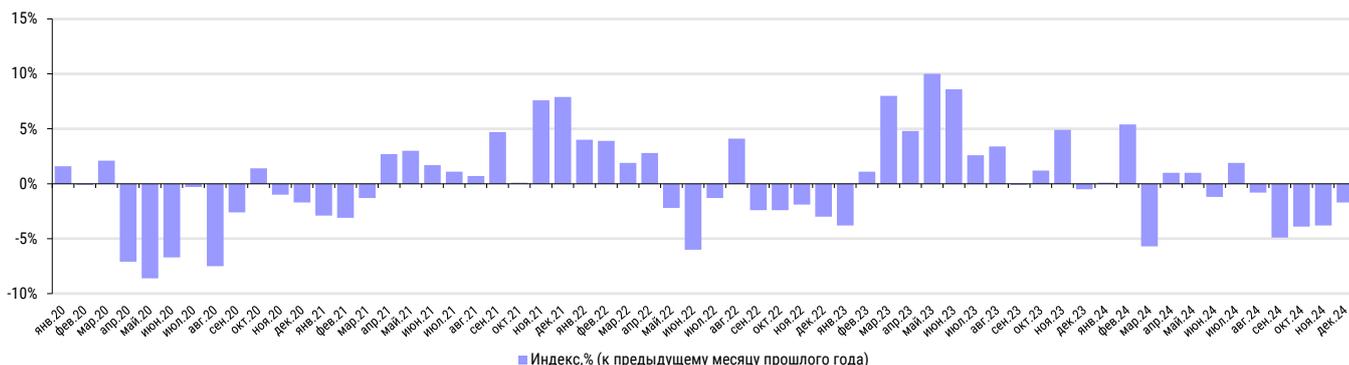
По итогам 2024 года погрузка руды железной и марганцевой на сети "РЖД" снизилась на 1,2% (или на 1,3 млн тонн), в среднесуточном исчислении на 1,5%.

Грузовая база: Производство металлопродукции

В декабре 2022 г. представлены ключевые параметры доработанной стратегии развития металлургии РФ до 2030 г. Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2022 г. № 4260-р "Об утверждении Стратегии развития металлургической промышленности РФ на период до 2030 г". ([ссылка](#)). Цели, задачи и направления развития металлургического комплекса базируются в т. ч. на поручениях Президента РФ от 20 апреля 2022 г. N Пр-861 и от 8 сентября 2022 г. N Пр-1598.

В феврале 2024 года основной акционер "Северстали" Алексей Мордашов в ходе форума "Россия 2030" заявил, что мощности российской металлургии составляют 70 млн тонн стали, в то время как внутреннее потребление составляет около 40 млн тонн. По итогам 2024 года индекс металлургического производства сократился на 1,2%.

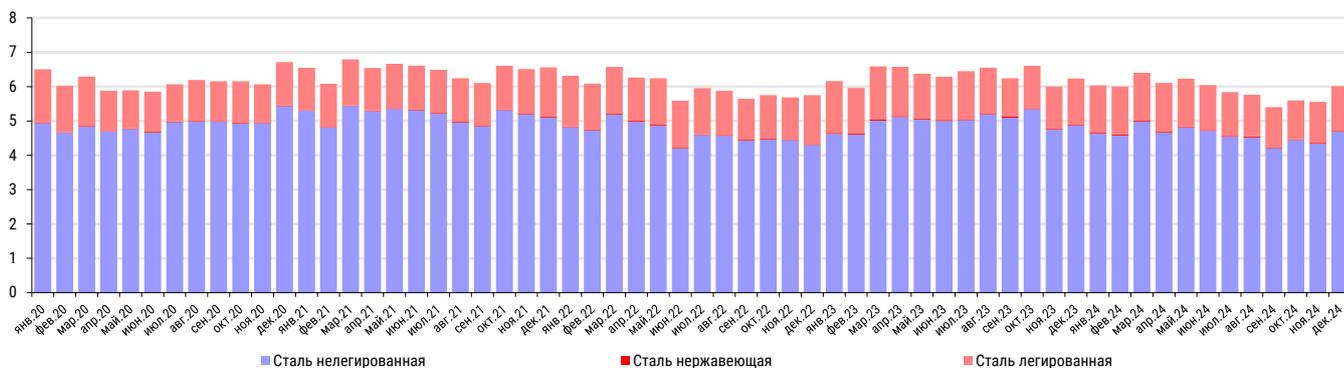
Рисунок 19. Индекс промышленного производства "Металлургическое производство", %



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС, ЕМИСС

В декабре 2024 г. производство стали сократилось на 3,5% до 6,0 млн т, в том числе стали нержавеющей – на 31,4% до 21,6 тыс. т, нелегированной – на 3,7% до 4,7 млн тонн, легированной стали – на 2,2% до 1,3 млн тонн.

Рисунок 20. Производство стали по месяцам, млн т.

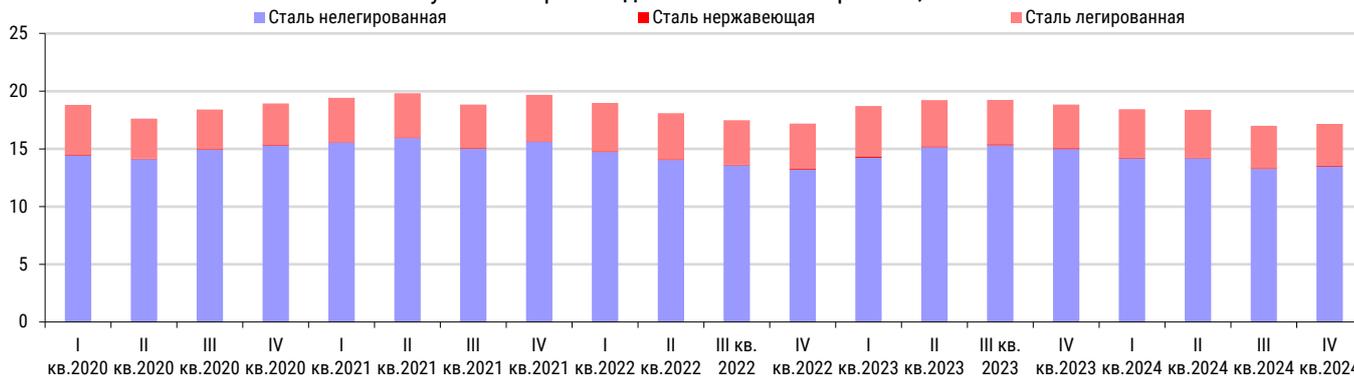


Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС, ЕМИСС

В октябре 2024 года директор по маркетингу "Северстали" Дмитрий Максимов рассказал, что потребление стали в РФ в сфере строительства в третьем квартале 2024 года упало на 10% и ухудшение динамики продолжается. Государственное финансирование строительных проектов было меньше планового, что привело к снижению потребления. Частное промышленное строительство столкнулось с рядом

проблем, в том числе с трудностями в импортозамещении, а также проблемы с поиском финансирования. По итогам IV квартала 2024 года производство стали сократилось на 8,9% до 17,2 млн т: производство стали нелегированной – на 10,0% до 13,5 млн т, стали нержавеющей на 27,8% до 64,4 тыс. т, легированной стали – на 3,9% до 3,6 млн т.

Рисунок 21. Производство стали по кварталам, млн т.



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС, ЕМИСС

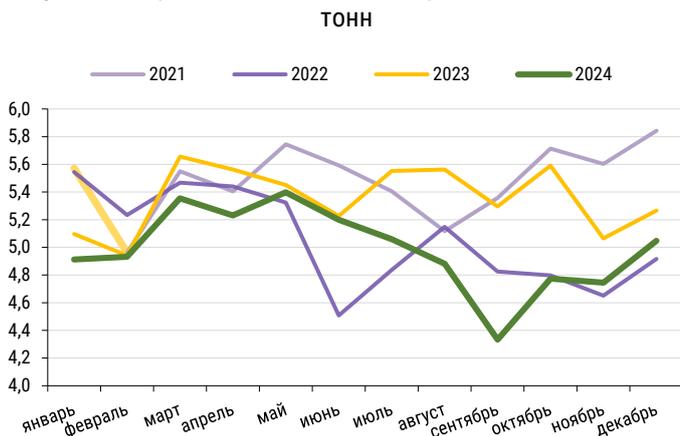
29 июня 2024 года постановлением №893 Правительство РФ продлило тарифную квоту на экспорт лома и отходов черных металлов до конца 2024 года (ссылка). Согласно новому постановлению, квота составит 550 тысяч тонн. И при экспорте лома и отходов чёрных металлов в рамках квоты пошлина составит 5%, но не менее 15 евро за тонну, сверх этого – 5%, но не менее 290 евро за тонну.

В 2024 г. мировые цены на черные металлы снизились на 13% на фоне роста предложения стальной продукции из Китая ввиду ослабления внутреннего спроса в стране, а также снижения металлопотребления со стороны автомобильной отрасли стран ЕС. В 2024 года погрузка чёрных металлов снизилась на сети "РЖД" снизилась на 9,3% (на 6,3 млн тонн), в среднесуточном исчислении на 9,5%.

В декабре производство готового проката увеличилось на 4,3% к декабрю 2023 года и на 4,0% до 5,3 млн т. В IV квартале 2024 года выпуск готового проката сократился на 8,5% до 14,6 млн т. По итогам года сокращение составило 6,8% до 59,9 млн т.

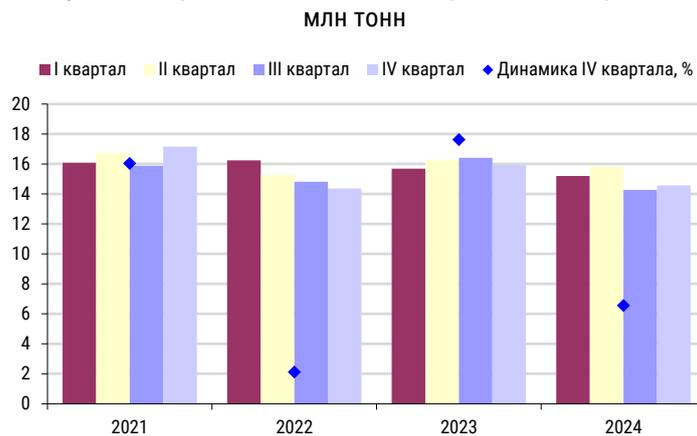
По оценке "РЖД", снижение спроса на трубы и металлопродукцию для их производства вслед за сокращением инвестпрограмм нефтегазовыми компаниями, что в свою очередь обусловлено ужесточением денежно-кредитной политики и сокращением добычи нефти по решениям ОПЕК+.

Рисунок 22. Производство готового проката по месяцам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС РФ

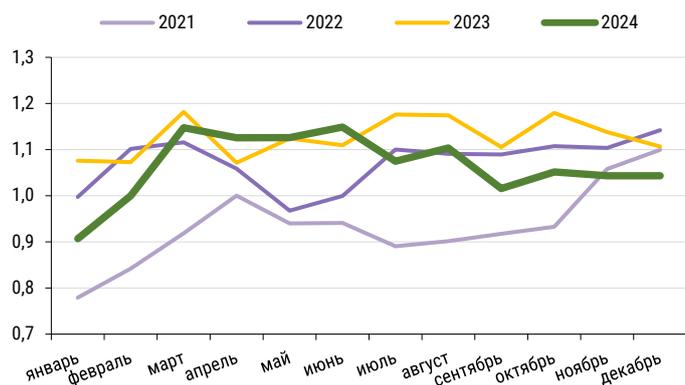
Рисунок 23. Производство готового проката по кварталам, млн тонн



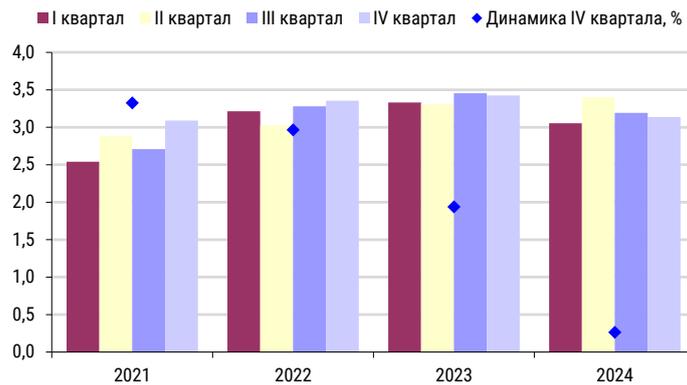
Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС РФ

В декабре 2024 года производство труб сократилось на 5,8% к декабрю 2023 года и осталось на уровне ноября 2024 года, составив 1,04 млн т. В IV квартале 2024 года производство труб сократилось на 8,4% до 3,1 млн т. По итогам 2024 года сокращение составило 5,4% до 12,8 млн т.

Рисунок 24. Динамика производства труб по месяцам, млн т. Рисунок 25. Динамика производства труб по кварталам, млн т.



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС РФ



Источник: расчеты INFOLine по данным ФСГС РФ

Металлургическая отрасль демонстрирует сокращение производства в 2024 году. На инвестиционную активность потребителей металлургической продукции негативно повлияло повышение ключевой ставки, поднявшее стоимость кредита выше рентабельности реализуемых проектов. Помимо этого, на производстве в металлургической отрасли сказалось снижение экспорта стали, санкции и общее замедление мировой экономики, особенно в Китае.

В сентябре 2024 года правление "РЖД" приняло ряд тарифных решений, направленных на привлечение дополнительных объёмов грузов. На 2025 год продлены ранее введённые скидки на перевозку широкой номенклатуры ([ссылка](#)). В их числе:

- 50% – на перевозки чёрных металлов через погранпереход Самур на границе с Азербайджаном и далее через погранпереход Беюк-Кястик – Гардабани на азербайджано-грузинской границе;
- 50% – на перевозки чёрных металлов в вагонах, если они будут следовать через российско-казахстанские пограничные станции и далее через станции Сарахс или Акяйла Туркменских железных дорог (восточный маршрут коридора "Север – Юг");
- 47% – на перевозки трубной заготовки со станции Полевской на станцию Каменск-Уральский.

Основные тенденции рынка перевозок грузов

Погрузка на сети ОАО "РЖД" за 2024 год снизилась на 4,2% до 1183,9 млн т. Грузооборот за 2024 год снизился на 4,3% – до 2523,8 млрд тарифных т-км, грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – на 4,9%, до 3112,9 млрд т-км.

Погрузка на сети ОАО «РЖД» в январе–феврале 2025 года по оперативным данным снизилась на 5,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила 180 млн тонн. Грузооборот с начала 2024 года вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 2,5% и составил 418,6 млрд тарифных т-км, грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время увеличился на 2,1% и составил 518,1 млрд т-км.

В январе–феврале 2025 г. на сети "РЖД" было погружено:

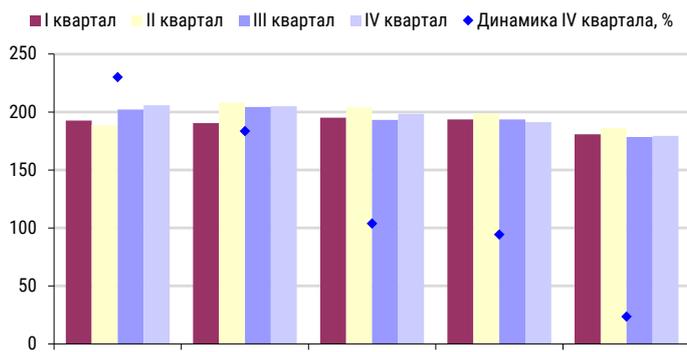
- каменного угля – 56,6 млн тонн (-0,4% к январю-февралю 2024 года);
- кокса – 1,7 млн тонн (-8,9%);
- нефти и нефтепродуктов – 33,1 млн тонн (-4,9%);
- руды железной и марганцевой – 16,8 млн тонн (-1,5%);
- черных металлов – 8,9 млн тонн (-13,1%);
- лома черных металлов – 1 млн тонн (-10,1%);
- химических и минеральных удобрений – 12 млн тонн (+8,9%);
- цемента – 2,2 млн тонн (-15,6%);
- лесных грузов – 4,3 млн тонн (-4%);
- зерна – 3,7 млн тонн (-28,7%);
- строительных грузов – 11,5 млн тонн (-26%);
- руды цветной и серного сырья – 2,6 млн тонн (-1,1%);
- химикатов и соды – 3,4 млн тонн (-2,4%);
- промышленного сырья и формовочных материалов – 4 млн тонн (-18%);
- остальных, в том числе грузов в контейнерах – 18,1 млн тонн (-3,4%).

Погрузка на сети РЖД в феврале 2025 года снизилась на 9,3% до 87 млн т. Грузооборот за февраль 2025 года снизился на 1,5% и составил 198,1 млрд тарифных т-км. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время увеличился на 1,3% и составил 245,5 млрд т-км. В феврале 2025 года глава «РЖД» Олег Белозеров в интервью сообщил: «Абсолютные значения погрузки (в 2025 году) снизятся, при росте объемов перевозок грузов второго и третьего тарифных классов. В целом баланс будет формироваться из задачи получения максимальной доходности».

В IV квартале 2024 года объем перевозок в полувагонах к аналогичному периоду прошлого года сократился на 6,2% до 179,4 млн т и увеличился на 0,6% к III кварталу, а грузооборот сократился на 5,6% до 379,6 млрд т-км и на 0,2% к III кварталу.

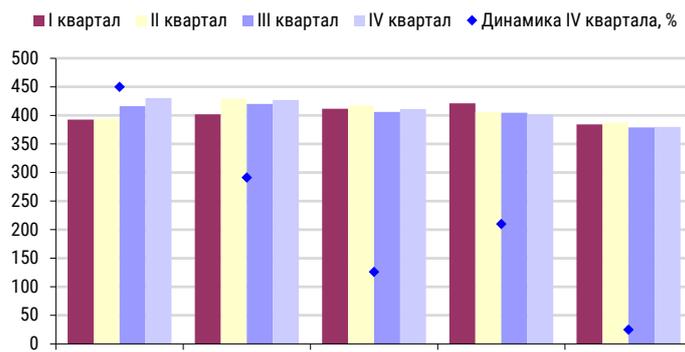
В 2024 году объем перевозок в полувагонах сократился на 6,7% до 724,9 млн т, а грузооборот – на 6,3% до 1530,1 млрд т-км.

Рисунок 26. Объем перевозок грузов в полувагонах по кварталам в 2020-2024 гг., млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Рисунок 27. Грузооборот в полувагонах по кварталам в 2020-2024 гг., млрд т-км

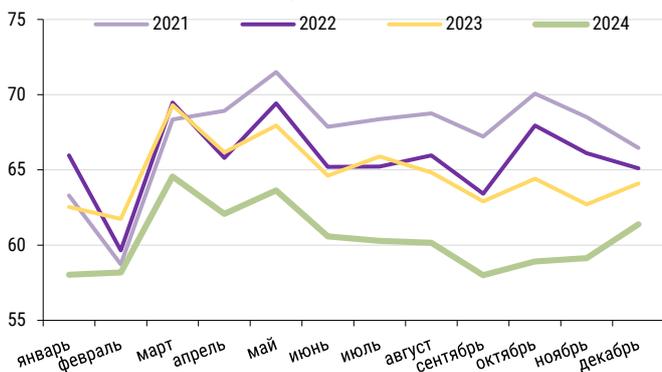


Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

В декабре 2024 года объем перевозок в полувагонах к аналогичному месяцу прошлого года сократился на 4,2% до 61,4 млн т и увеличился на 3,8% к ноябрю, а грузооборот увеличился на 2,1% до 133 млрд т-км и на 4,3% к ноябрю.

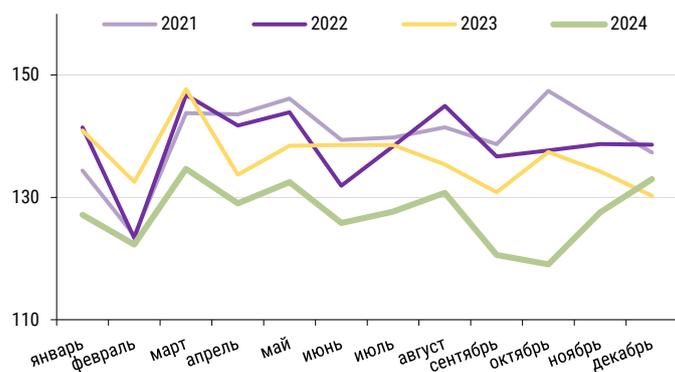
Динамика перевозки грузов и грузооборота в полувагонах по месяцам в 2021-2024 гг. представлена на диаграммах.

Рисунок 28. Объем перевозок грузов в полувагонах по месяцам, млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

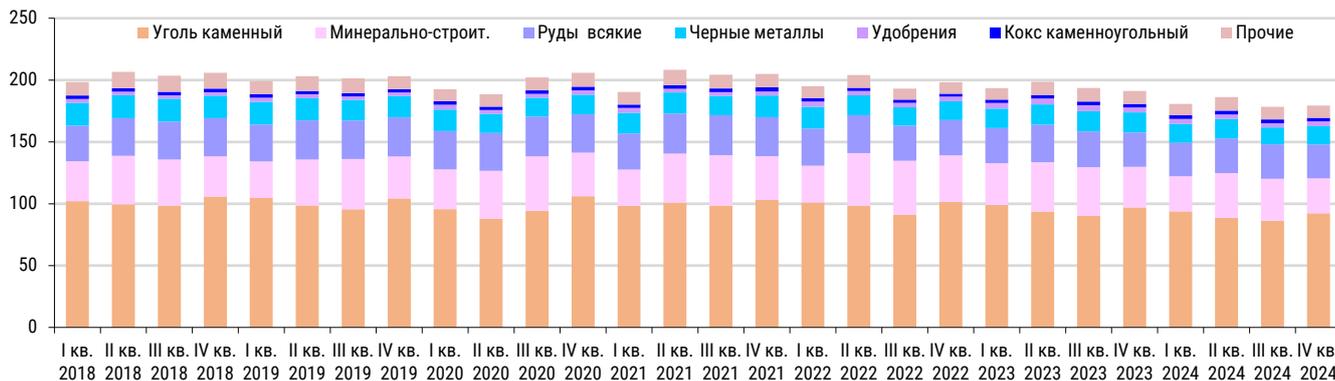
Рисунок 29. Грузооборот в полувагонах по месяцам, млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Динамика перевозки грузов в полувагонах в 2018-2024 гг. по видам грузов представлена на диаграммах.

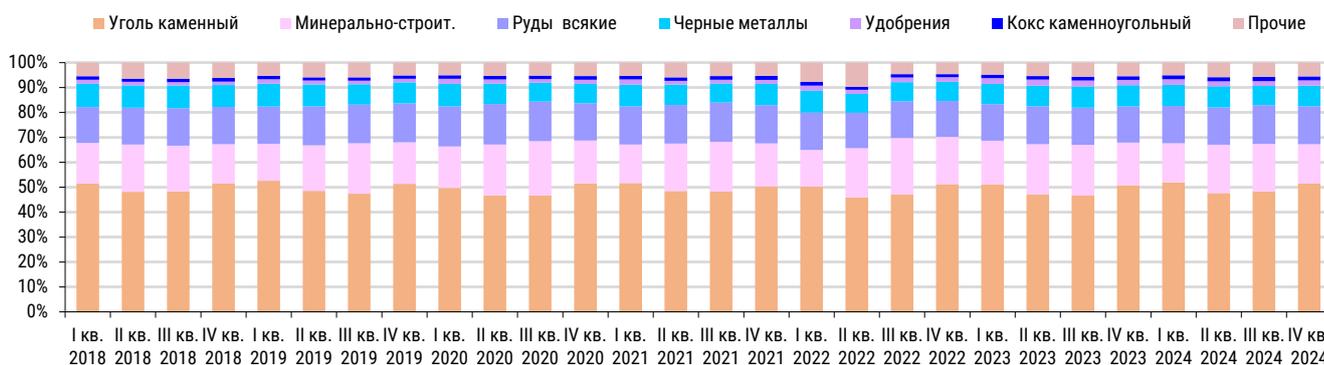
Рисунок 30. Объем перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по кварталам 2018-2024 гг., млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Структура перевозок в полувагонах в 2018-2024 гг. на диаграмме.

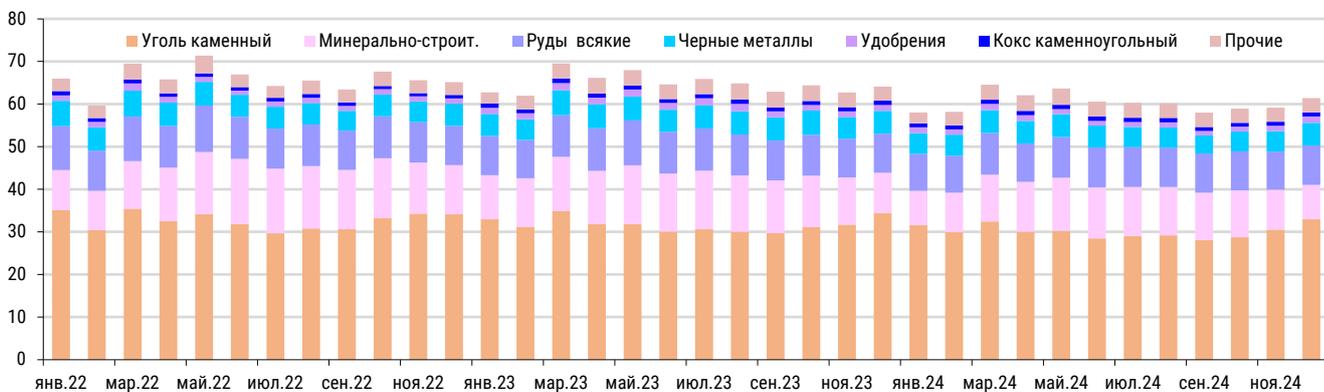
Рисунок 31. Структура перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по кварталам 2018-2024 гг., %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Динамика перевозок грузов в полувагонах в 2022-2024 гг. на диаграмме.

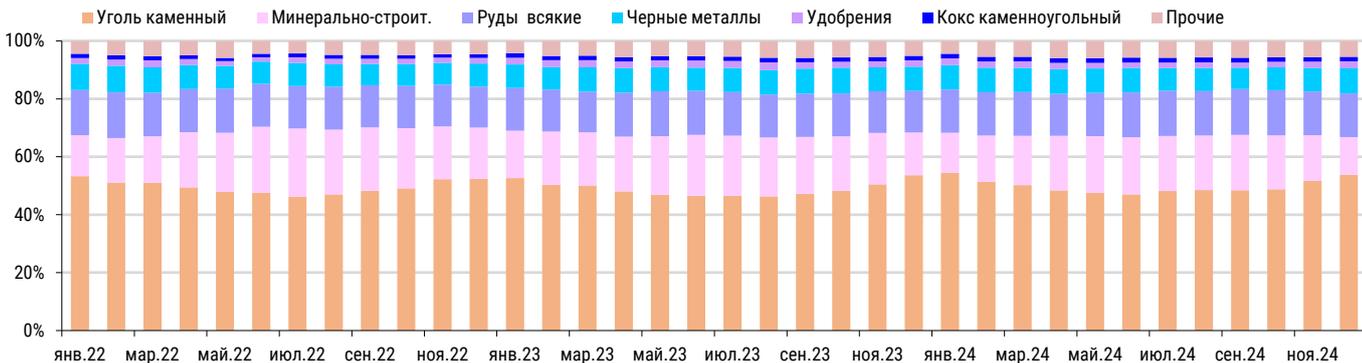
Рисунок 32. Объем перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по месяцам 2022-2024 гг., млн тонн



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Структура перевозок в полувагонах ежемесячно в 2022-2024 гг. на диаграмме.

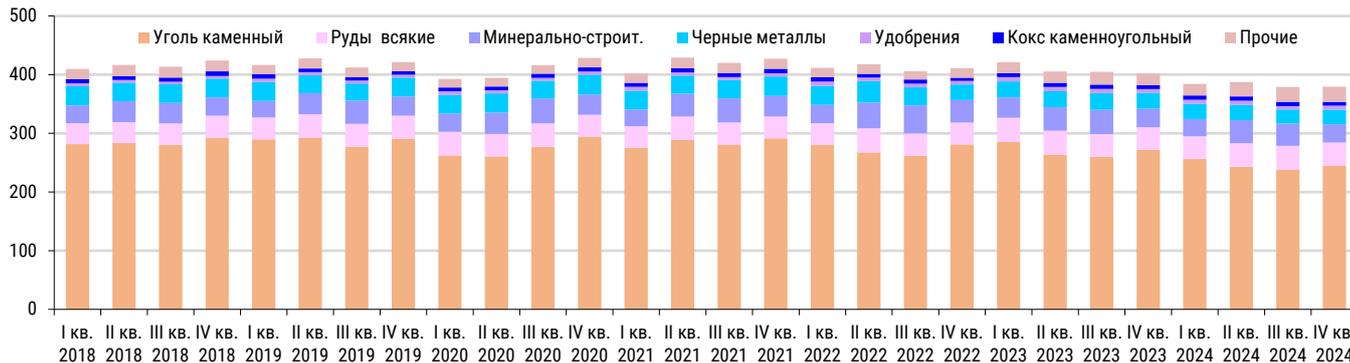
Рисунок 33. Структура перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по месяцам 2022-2024 гг., %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

В IV кв. 2024 года перевозки строительных материалов снизились на 13,3%.

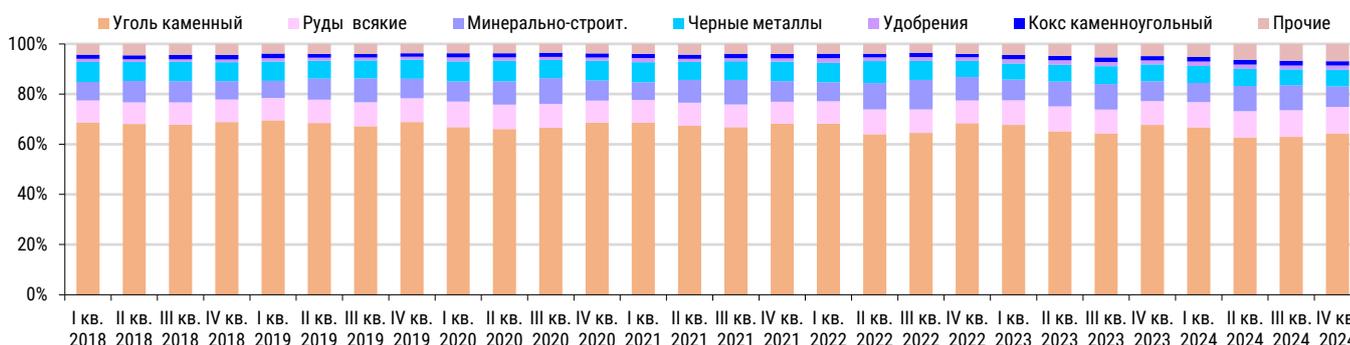
Рисунок 34. Грузооборот в полувагонах по видам грузов по кварталам в 2018-2024 гг., млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Структура грузооборота в полувагонах в 2018-2024 гг. представлена ниже.

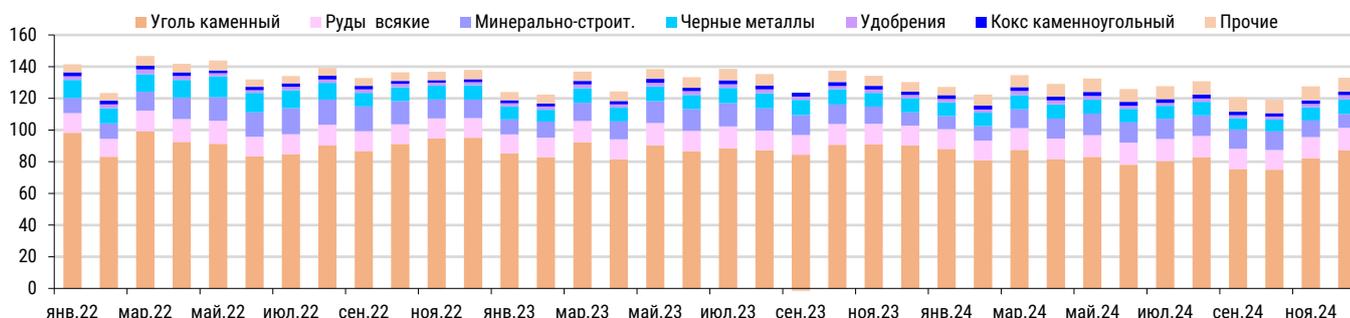
Рисунок 35. Структура грузооборота в полувагонах по видам грузов по кварталам в 2018-2024 гг., %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Грузооборот в полувагонах в 2022-2024 гг. представлен ниже.

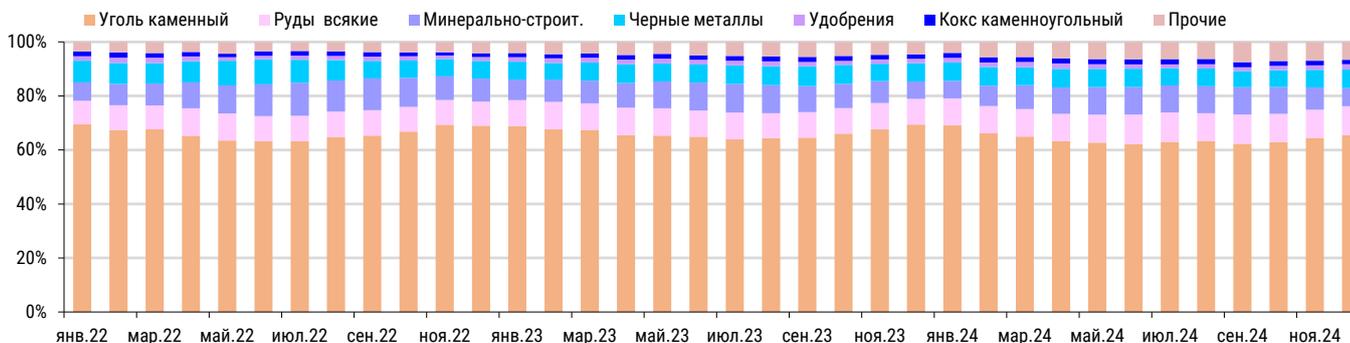
Рисунок 36. Грузооборот в полувагонах по видам грузов по месяцам в 2022-2024 гг., млрд т-км



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Структура грузооборота в полувагонах в 2022-2024 гг. представлена ниже.

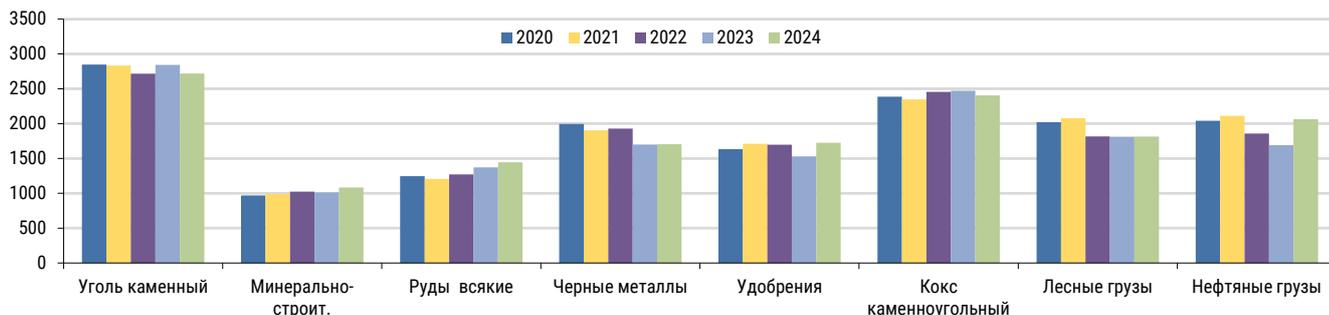
Рисунок 37. Структура грузооборота в полувагонах по видам грузов по месяцам в 2022-2024 гг., %



Источник: расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Среднее расстояние перевозок грузов в полувагонах по видам грузов.

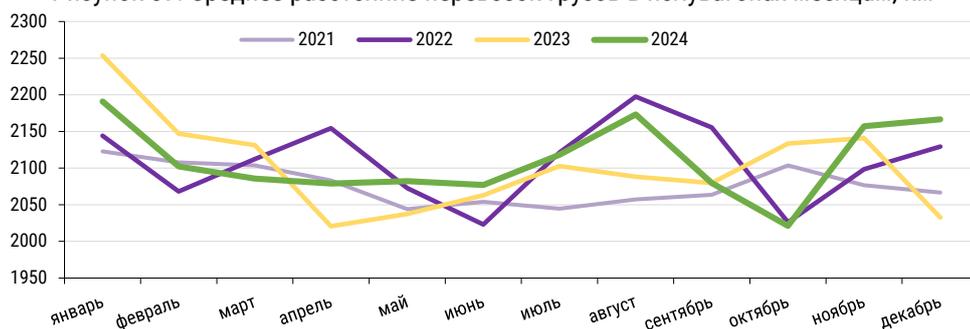
Рисунок 38. Среднее расстояние перевозок грузов в полувагонах по видам грузов в 2019-2024 гг., км



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

В декабре 2024 года среднее расстояние составило 2166,4 км, что на 133 км (6,6%) больше, чем в аналогичном месяце 2023 года.

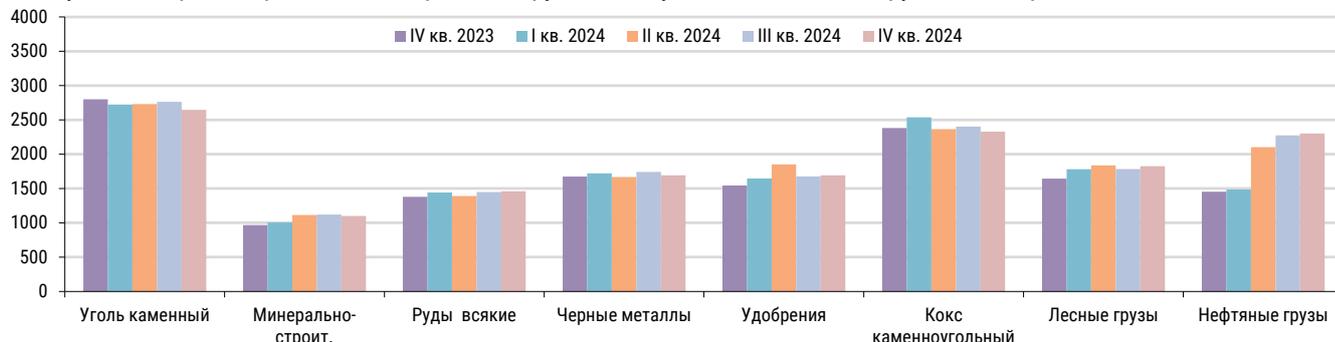
Рисунок 39. Среднее расстояние перевозок грузов в полувагонах месяцам, км



Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Изменение среднего расстояния связано с переориентацией экспортных грузопотоков и ростом перевозок строительных материалов с короткими маршрутами.

Рисунок 40. Среднее расстояние перевозок грузов в полувагонах по видам грузов по кварталам в 2023-2024 гг., км



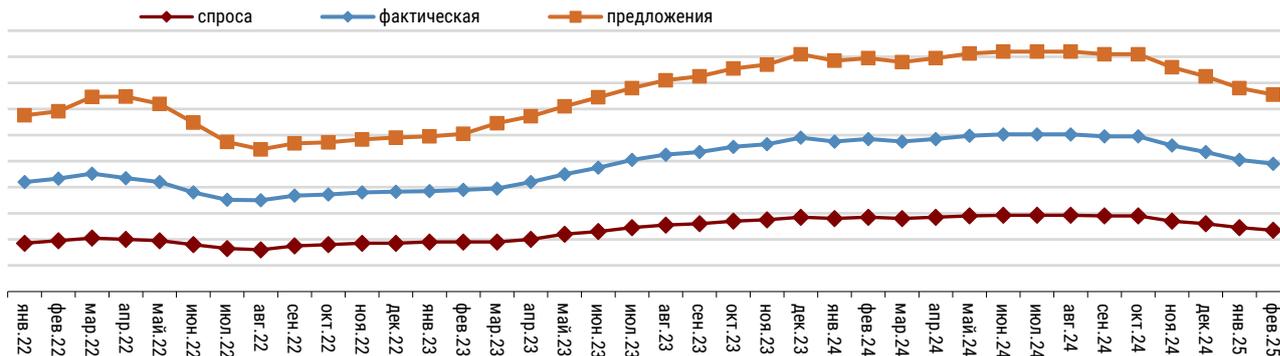
Источник: расчеты INFOline по данным ГВЦ ОАО "РЖД"

Ставки предложения на рынке аренды

Ставки предложения и сделки на рынке аренды

В январе 2025 года в условиях сокращения погрузки и реализации ОАО "РЖД" комплекса мер по ограничению парка на сети (особенно существенно затронул типовые полувагоны) ставки аренды типовых полувагонов снизились на 150-200 руб. по сравнению с декабрем: по фактическим сделкам до 2550-2600 руб. без НДС в среднем по парку (по новым – 2600-2650 руб. без НДС, а по парку с высоким средним возрастом – 2450-2500 руб. без НДС). Ставки предложения снизились до 2600-2650 руб. без НДС. В феврале 2025 года снижение ставок по типовым полувагонам продолжилось: ставки аренды типовых полувагонов существенно снизились: по фактическим сделкам до 2500-2550 руб. без НДС в среднем по парку (по новым – 2550-2600 руб. без НДС, а по парку с высоким средним возрастом – 2400 руб. без НДС). При этом ставки предложения также снизились до 2550-2600 руб. без НДС.

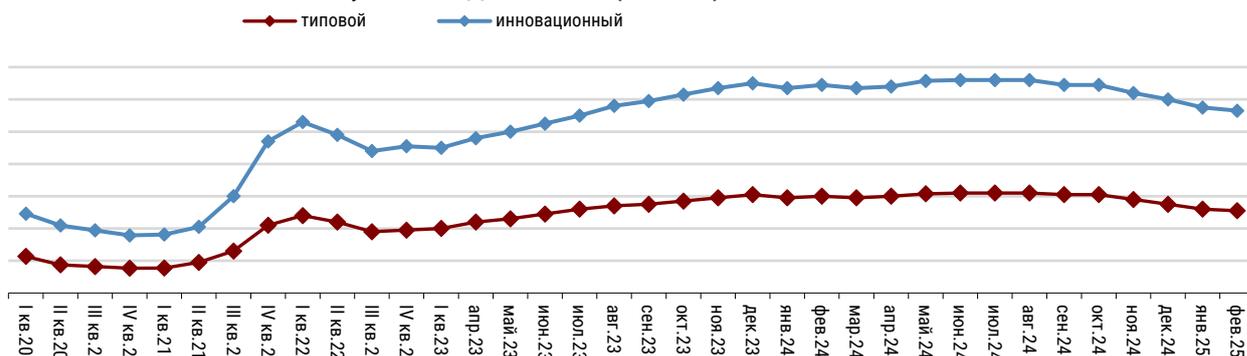
Рисунок 41. Динамика ставок на рынке аренды полувагонов в России по месяцам, руб. в сутки без НДС по новым договорам на срок от одного года



Источник: Мониторинг и опрос INFOLine

В январе 2025 года ставки по инновационным полувагонам снизились, хотя и не так существенно, как по типовым: до 3200 руб. без НДС (предложение) и 3100 руб. без НДС (спрос), и 3150 руб. без НДС фактические сделки. В феврале 2025 года снижение замедлилось, и ставки снизились в среднем на 50 руб. до 3150-3200 руб. без НДС (предложение) и 3100 руб. без НДС (спрос), и 3100-3150 руб. без НДС фактические сделки. Для крупных партий инновационных полувагонов действуют индивидуальные ставки, которые несколько ниже.

Рисунок 42. Динамика фактических ставок на рынке аренды типовых и инновационных полувагонов в России, руб. в сутки без НДС по договорам на срок от одного года



Источник: Мониторинг и опрос INFOLine

Некоторые результаты интервью с потенциальными арендодателями:

В АО "Нефтетранссервис" в январе 2025 г. отметили, что ставки на полувагоны были на уровне 2400-2600 руб. без НДС. В феврале, по оценке компании, ставки снизились. Отметили, что небольшие компании сталкиваются с рядом сложностей: проблемы с отстоем, квоты на передвижение порожнего состава. По отправлению с Кузбасса на Восток отдается предпочтение инновационным полувагонам. По инновационным полувагонам также было зафиксировано незначительное падение: ставки на январь и февраль на уровне 3000-3100 руб. без НДС не больше. *По техрейсу также наблюдается снижение ставки.*

В ООО "Первый промышленный оператор" сообщили, что в ноябре ставка аренды типовых полувагонов снизилась до 2900 руб. без НДС, а в декабре – до 2750 руб. без НДС. В феврале 2025 года назвали ставку на рынке 2350 руб. без НДС.

АО "Евросиб СПБ-ТС" сообщили, что в январе 2025 года ставка доходности составила 2800 руб. без НДС. В феврале в компании рассказали, что рассматривают ставку спроса на аренду 2200-2300 руб. без НДС, но фактически ставки на рынке 2500 руб. без НДС. В парке компании порядка 3400 ед. полувагонов в т. ч. 400 ед. инновационных полувагонов, находящиеся в собственном оперировании, не сдаются в аренду. Считают, что в феврале ставки на типовые полувагоны продолжат снижение, а ставки на инновационные полувагоны останутся без изменений.

В ООО "АБЦ-Рейл" рассказали, что в ноябре-декабре на рынке наблюдалось снижение ставок аренды до 2600-2800 руб. без НДС. **Доходность**, по оценке компании, составляет + 200-400 руб. к аренде, то есть, 3000-3200 руб. без НДС.

В ООО "Транспортные технологии" в феврале 2025 г. сообщили, что ставка аренды на типовые полувагоны составляет 2300-2400 руб. без НДС, на инновационные – на уровне 2800-3000 руб. без НДС. **Доходность** типовых полувагонов обозначили на уровне 2500 руб. без НДС. Ожидают продолжения стагнации рынка, в марте 2025 г. возможно дальнейшее снижение ставок.

В АО "ИКК" в ноябре рассказали, что из-за повышения тарифов и плохого движения на сети "РЖД" началось снижение ставок аренды на полувагоны до 2700-2800 руб. без НДС. **Доходность** обозначили на уровне около 3000 руб. без НДС. В январе 2025 года ставка составила 2700-2800 руб. без НДС, в феврале – 2500-2600 руб. без НДС. В марте ожидают продолжения снижения. Сообщили также о передислокации инновационных полувагонов на Восточный полигон, ставка аренды по которым составляет 2900-3100 руб. без НДС и снижения в марте не ожидается.

В ООО "Росальянс" сообщили, что с января 2025 года пересмотрели ставки аренды на полувагоны: на I квартале ставка на типовые полувагоны составила 2500-2600 руб. без НДС, на инновационные 2700-2800 руб. без НДС. Отметили, что оборот вагонов замедлился в связи со сложностями оформления вагонов под погрузку.

В ГК "Вагонсервис" в декабре 2024 г. рассказали, что по ставкам аренды наблюдалось снижение до уровня 2600 руб. без НДС с правом ежемесячного пересмотра, а ставка аренды на крупную парию 380 ед. полувагонов составила 2500 руб. без НДС. В январе-феврале 2025 года изменений ставок не было.

В ООО "Промстроймаш" отметили, что в ноябре-декабре 2024 г. ставка аренды составляет 2900 руб. без НДС. Изменений не было до конца января 2025 года. Отметили неоднозначную ситуацию на рынке полувагонов, в IV кв. 2024 г. максимальная ставка составляет 2900 руб. без НДС, в среднем по рынку – 2600-2700 руб. без НДС. Максимальная ставка на инновационные полувагоны – 3100 руб. без НДС.

ООО "АБ Энерго" (ранее "Восточная стивидорная компания") рассказали, что ставка на типовые полувагоны в декабре 2024 г. снизилась до 2650-2700 руб. без НДС. На январь и февраль 2025 года ставки на инновационные полувагоны снизились на 100 руб. до 3000-3100 руб. без НДС, на типовые – 2500-2550 руб. без НДС. Среди причин падения ставок назвали плохое движение порожних вагонов и организационные меры "РЖД". Разница между типовыми и инновационными полувагонами увеличивается, движение типового парка в восточном направлении хуже.

В АО "Транслизинг-сервис" отметили, что в январе-феврале 2025 г. средняя ставка по типовому парку 2700 до 2900 руб. без НДС, на инновационные полувагоны – 3000-3100 руб. без НДС. **Доходность** по типовому парку обозначили от 2000 до 2100 руб. без НДС. Отметили снижение цен на вагоны, стоимость нового типового полувагона обозначили 5,3-5,7 млн руб. без НДС, но есть предложения 5,2-5,5 млн руб. без НДС.

В ООО "Промтранс" в декабре назвали ставку в диапазоне 2500-2900 руб. без НДС. В январе 2025 года ставка снизилась до уровня 2500 руб. без НДС.

В ООО "РС-Транс" в феврале рассказали, что текущие рыночные ставки аренды по типовому парку составляют 2400-2500 руб. без НДС, однако отдельные договора могут быть с более высокой ставкой. Рассказали, что будут выводить из аренды вагоны, которые привлекаются по ставке более 2700 руб. без НДС. Основные сложности возникают в связи с затрудненной организацией перевозок и оформления.

Динамика ставок предложения на рынке аренды по компаниям

В таблице приведены ставки предложения на рынке аренды полувагонов у крупных собственников.

Таблица 2. Результаты мониторинга арендных ставок предложения для новых контрактов на срок от 1 года на рынке неинновационных люковых полувагонов (курсивом выделены ставки действующих долгосрочных контрактов, подчеркиванием – ставки спотового рынка)

Собственник	2023												2024												2025		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	
"ПГК", АО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"НПК", ОАО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"Нефтетранссервис", АО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"НТК", АО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Первый промышленный оператор, ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***

Собственник	2023												2024												2025	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2
Вектор Рейл Менеджмент	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"Спецэнерготранс", АО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"Евросиб СПб-ТС", АО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"ДВТГ", ОАО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"Транспортные технологии", ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"СРВ-Транс", ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"Первая вагонная компания", ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"Желдорэкспедиция-2000", ЗАО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"ОТИ Логистика", ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"Рейлкрафт Сервис", ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"Транслизинг-сервис", АО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"АБ Энерго", ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"ИКК", АО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"Абц-Рейл", ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"Эй-Би-Рейл", ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
ИнтерРейл Сервис, ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"Уралхим-транс", ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"Газпромтранс", ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Атлант, ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Восточная стивидорная компания, ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Юнион Транс Проперти, АО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"Росальянс", ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
ГК Вагонсервис, ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Промстроймаш, ООО (Промышленные Строительные Машины)	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"Рента", ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
РЖД Логистика, АО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Промтранс, ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
ПТА, ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
РЛ СЕРВИС, ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
РейлСпецТранс, ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
РС-Транс, ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
СинтезРейл, ООО (SyntezRail)	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
"Фосфорит" ПГ, ООО	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Средняя ставка предложения	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Ставки на спотовом рынке	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***	***

Источник: Данные опроса компаний, проведенного INFOline

Ставки спроса на рынке аренды

В январе 2024 г. ставки спроса (ставки, по которым операторы готовы взять парк в аренду) на рынке аренды полувагонов по договорам сроком не менее чем на 1 год снизились 2800 руб. без НДС, а на спотовом рынке – до 3200 руб. без НДС. В феврале 2024 года ставки спроса остались на уровне января, а в марте – составляли 2700-2800 руб. без НДС. В апреле 2024 г. ставки спроса на рынке аренды выросли до 2800 руб. без НДС, в мае – до 2800-2900 руб. без НДС, а в июне-октябре – до 2850-2950 руб. без НДС. В ноябре 2024 г. ставки спроса по типовому парку полувагонов снизились до 2600-2800 руб. без НДС, а в декабре – до 2600-2700 руб. без НДС (нижняя граница соответствует вагонам с высоким средним возрастом, а верхняя – новым).

В январе и феврале 2025 года снижение ставок спроса под влиянием сокращения доходности оперирования и действий ОАО "РЖД" по ограничению парка на сети резко ускорилось до уровня 2500 и 2400 руб. без НДС соответственно. При этом операторы начали сокращать арендованный парк в связи с чем спрос на новые договоры аренды резко сократился, а предложение выросло.

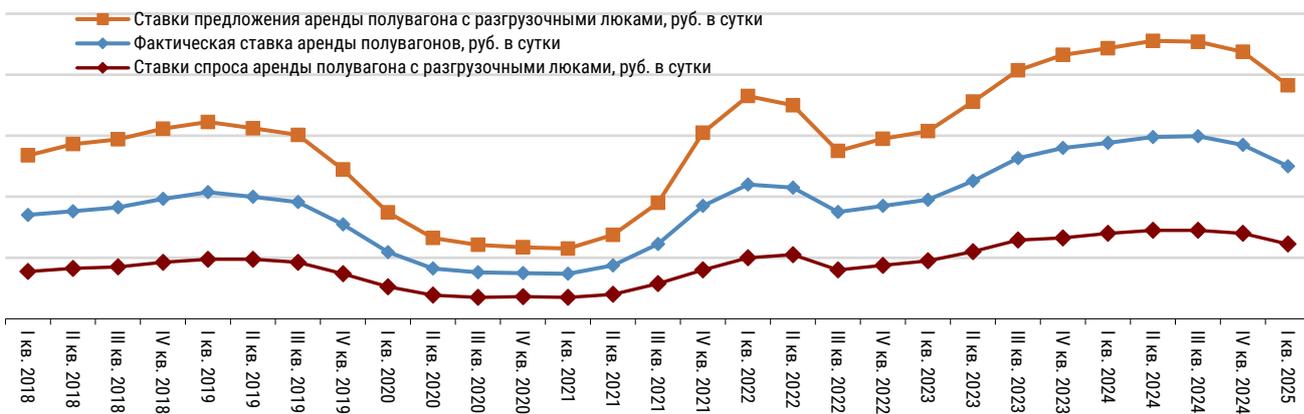
Конъюнктура ставок предложения и спроса на рынке аренды

В условиях роста задействованного в перевозках парка из-за ухудшения эксплуатационной ситуации на сети (проблемы с пропускной способностью на Восточном полигоне, где резко увеличился объем ремонтных и строительных работ, и

перегруженность инфраструктуры на Юге России, а также повышенный уровень террористической угрозы) показатель оборота вагона замедлился и скорость движения снизилась. В 2024 году негативные тенденции в организации движения усилились, как в связи с действиями "РЖД" (ДМЗИ и СКПП) и острейшим кадровым дефицитом (локомотивные бригады, путевые рабочие и т.д.).

Поддержку росту ставок в 2024 году обеспечивал беспрецедентный рост цен на новые полувагоны (до 6,5 млн руб. без НДС к концу II квартала с корректировкой к сентябрю до 5,8 млн руб. без НДС и к концу года – до 5,6-5,7 млн руб. без НДС) и высокий уровень загрузки производственных мощностей вагоностроительных заводов. В IV квартале 2024 года ставки снизились: в декабре по фактическим сделкам по типовым полувагонам до 2750-2800 руб. без НДС в среднем по всему парку (по новым полувагонам 3000 руб. без НДС, а по парку с высоким средним возрастом 2600-2700 руб. без НДС), а по инновационным – до 3300 руб. без НДС (предложение) и 3200 руб. без НДС (спрос), а по фактическим сделкам до 3250 руб. без НДС.

Рисунок 43. Динамика среднеквартальных ставок на рынке аренды типовых полувагонов в России в 2018-2024 гг., руб. в сутки без НДС по договорам на срок от одного года (I кв. 2025 года – оценка)



Источник: данные опроса компаний, проведенного INFOLine

В январе-феврале 2025 года в условиях сокращения погрузки и реализации ОАО "РЖД" комплекса мер по ограничению парка на сети (особенно существенно затронул типовые полувагоны) ставки аренды типовых полувагонов снизились на 200 руб. по сравнению с декабрем: по фактическим сделкам до 2500-2550 руб. без НДС в среднем по парку (по новым – 2550-2600 руб. без НДС, а по парку с высоким средним возрастом – 2400 руб. без НДС). Ставки предложения снизились до 2550-2600 руб. без НДС. Снижение ставок спроса также резко ускорилось до уровня 2500 и 2400 руб. без НДС соответственно. При этом операторы начали сокращать арендованный парк в связи с чем спрос на новые договоры аренды резко сократился, а предложение выросло. В январе-феврале 2025 года ставки по инновационным полувагонам снизились, хотя и не так существенно, как по типовым: до 3150-3200 руб. без НДС (предложение) и 3100 руб. без НДС (спрос), и 3100-3150 руб. без НДС (фактические сделки).

В марте 2025 года INFOLine прогнозирует продолжение снижения ставок по типовому парку и стабилизацию или рост по инновационному, востребованность которого вырастет в связи с переводом всех квотируемых ОАО "РЖД" экспортных поставок угля из Кемеровской области на инновационный парк со II квартала.

Таблица 3. Динамика арендных ставок по вновь заключаемым договорам аренды на срок не менее 1 года на люковые типовые полувагоны в 2016-2024 гг.

Квартал	Диапазоны арендных ставок, руб. без НДС в сутки		Средние арендные ставки, руб. без НДС в сутки		Средний уровень ставок по фактическим сделкам
	Ставки предложения	Ставки спроса	Ставки предложения	Ставки спроса	
I кв. 2016	***	***	***	***	***
II кв. 2016	***	***	***	***	***
III кв. 2016	***	***	***	***	***
IV кв. 2016	***	***	***	***	***
I кв. 2017	***	***	***	***	***
II кв. 2017	***	***	***	***	***
III кв. 2017	***	***	***	***	***
IV кв. 2017	***	***	***	***	***
I кв. 2018	***	***	***	***	***
II кв. 2018	***	***	***	***	***
III кв. 2018	***	***	***	***	***

Квартал	Диапазоны арендных ставок, руб. без НДС в сутки		Средние арендные ставки, руб. без НДС в сутки		Средний уровень ставок по фактическим сделкам
	Ставки предложения	Ставки спроса	Ставки предложения	Ставки спроса	
IV кв. 2018	***	***	***	***	***
I кв. 2019	***	***	***	***	***
II кв. 2019	***	***	***	***	***
III кв. 2019	***	***	***	***	***
IV кв. 2019	***	***	***	***	***
I кв. 2020	***	***	***	***	***
II кв. 2020	***	***	***	***	***
III кв. 2020	***	***	***	***	***
IV кв. 2020	***	***	***	***	***
I кв. 2021	***	***	***	***	***
II кв. 2021	***	***	***	***	***
III кв. 2021	***	***	***	***	***
IV кв. 2021	***	***	***	***	***
I кв. 2022	***	***	***	***	***
II кв. 2022	***	***	***	***	***
III кв. 2022	***	***	***	***	***
IV кв. 2022	***	***	***	***	***
I кв. 2023	***	***	***	***	***
II кв. 2023	***	***	***	***	***
III кв. 2023	***	***	***	***	***
IV кв. 2023	***	***	***	***	***
I кв. 2024	***	***	***	***	***
II кв. 2024	***	***	***	***	***
III кв. 2024	***	***	***	***	***
IV кв. 2024	***	***	***	***	***
I кв. 2025 (оценка)	***	***	***	***	***

Источник: мониторинг и опросы iNFOLine