



# Ставки на полувагоны смотрят вниз, но не падают

- Операторы сохраняют свои тарифы на предоставление полувагонов несмотря на крайне низкую рентабельность экспортных поставок угля.
- Доходность оперирования полувагонами снижается до 2 829 руб./вагон-сут. на фоне сезонного замедления их оборота.
- Погрузка грузов в полувагоны сохраняет негативную динамику: в мае 2024 г. перевозки каменного угля, строительных грузов, руды и чёрных металлов упали более чем на 5% г/г.

## Барометр рыночных настроений\*

Большинство участников рынка уверены в пролонгации текущих ставок операторов на предоставление полувагонов на 3 кв. 2024 г. При этом логистические затраты всё сильнее давят на экспортёров угля.

- Ставки аренды
- Ставки предоставления



\* отражает настроение опрошенных участников рынка и не является официальным прогнозом ЦЦИ по движению цен



Табл. 1 Ставка оператора на предоставление полувагона за рейс (с учётом тарифа за порожний пробег), тыс. руб. без НДС

Маршрут	Вид вагона	Ставка июнь 2024	Рыночный диапазон	Динамика, мес/мес, %
Кузбасс – порты Дальнего Востока (уголь)	Типовой	148	145 – 152	-1,5%
	Инновац.	174	172 – 176	0,0%
Кузбасс – порты Северо-Запада (уголь)	Типовой	118	115 – 120	+0,9%
	Инновац.	138	132 – 142	+1,0%
Кузбасс – порты АЧБ (уголь)	Типовой	124	120 – 127	-1,6%
	Инновац.	148	142 – 150	-0,9%
Юж. Якутия – порты Дальнего Востока (уголь)	Типовой	93	87 – 95	-1,0%
	Инновац.	109	107 – 111	-1,4%
Св. ЖД – Гор. ЖД (щебень)	Типовой	79	73 – 87	0,0%

Табл. 2 Средняя расчётная доходность оперирования полувагоном по направлениям перевозок, руб./вагон-сут.

Маршрут	Вид вагона	Значение июнь 2024	Оборот вагона, сут. май – июнь 2024
Кузбасс – порты Дальнего Востока (уголь)	Типовой	2 505	33 – 35
	Инновац.	3 278	
Кузбасс – порты Северо-Запада (уголь)	Типовой	3 325	19 – 22
	Инновац.	4 334	
Кузбасс – порты АЧБ (уголь)	Типовой	2 734	24 – 27
	Инновац.	3 662	
Юж. Якутия – порты Дальнего Востока (уголь)	Типовой	2 658	21 – 24
	Инновац.	3 393	
Св. ЖД – Гор. ЖД (щебень)	Типовой	2 813	-



Табл. 3 Ставка аренды типового полувагона, руб./сут. без НДС

Показатель	Ставка июнь 2024	Рыночный диапазон	Динамика, мес/мес, %
Краткосрочная аренда (до 1 года)	2 800	2 600 – 2 950	-3,4%
Долгосрочная аренда (от 1 года)	2 580	2 500 – 2 600	-1,8%

Табл. 4 Индикативный расчёт\* лизингового платежа за полувагон\*\*, руб./сут. без НДС.

		Цена вагона, руб. без НДС				
		5 600 000	5 900 000	6 200 000	6 500 000	6 800 000
		Среднесуточный лизинговый платёж за вагон***, руб. без НДС				
Ключевая ставка ЦБ РФ	12%	2 237	2 357	2 477	2 597	2 717
	14%	2 458	2 589	2 721	2 853	2 984
	<b>16%</b>	<b>2 683</b>	<b>2 827</b>	<b>2 971</b>	<b>3 114</b>	<b>3 258</b>
	18%	2 913	3 069	3 226	3 382	3 538
	20%	3 148	3 317	3 485	3 654	3 823

\* не является офертой.

\*\* индикативный расчёт приведён без учёта страхования, условий оплаты и поставки.

\*\*\* при условии авансового платежа – 20%; срока лизинга – 10 лет; выкупного платежа («баллона») в конце срока лизинга – 30%; плавающей процентной ставки – 19,0% (ключевая ставка ЦБ РФ на июнь 2024 г. + 3,0%).

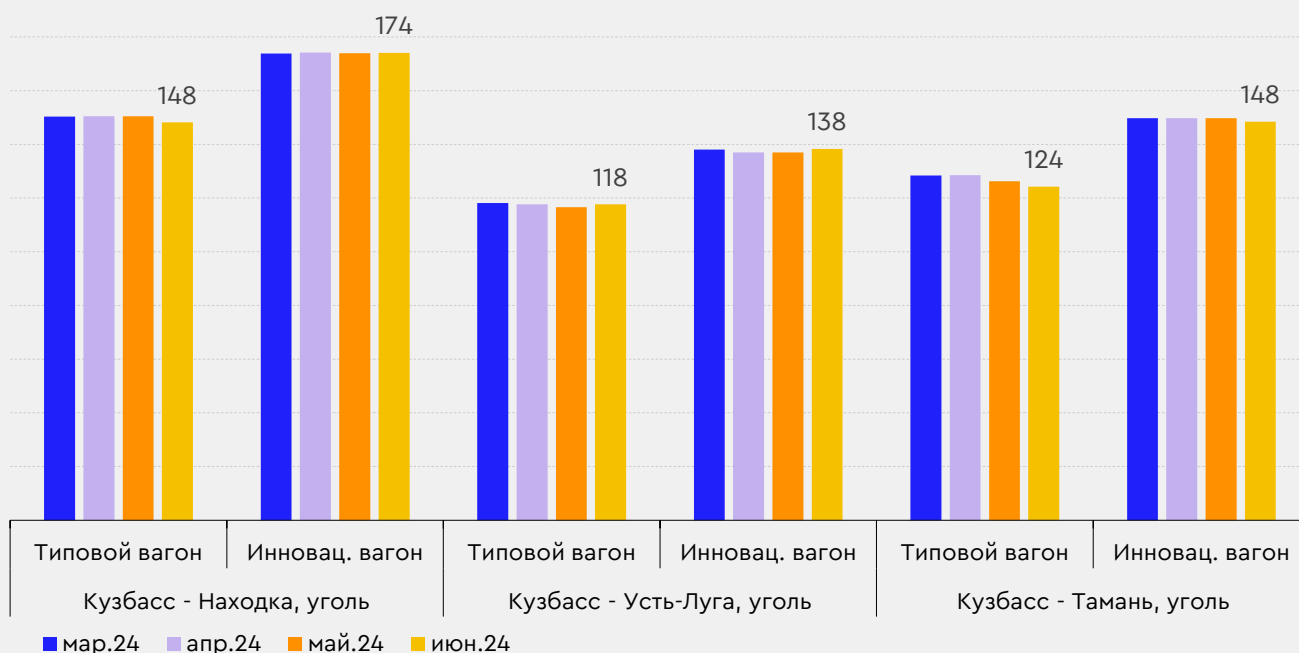
Источник: ЦЦИ, Газпромбанк Лизинг



# Цены на уголь незначительно корректируют ставки на вагоны

- Начиная с декабря 2023 г. ставки операторов на предоставление полувагонов под перевозку угля остаются стабильными; рыночные факторы не дают им расти или падать. В июне давление каждого отдельного фактора усилилось. В пользу роста тарифов на полувагоны выступают сезонное замедление оборота вагонов, снижение рентабельности перевозок и ожидания по ужесточению денежно-кредитной политики. В пользу снижения тарифов – низкие мировые цены на уголь, которые вкуче с дорогой логистикой и укреплением курса рубля, снижают прибыль экспортёров. Участники рынка ещё в 1 кв. давали негативные прогнозы относительно дальнейшего движения ставок на вагоны, однако пока они не сбываются.
- В июне получены первые сообщения о скидках на предоставление полувагонов под перевозку угля. На отдельных маршрутах ставки снижаются в пределах 1-2%, однако пока это не выглядит как глобальная коррекция ставок на вагоны. В 3 кв. отдельные тарифы все же могут быть повышены: в пик строительного сезона операторы планируют увеличить ставки на предоставление полувагонов под перевозку щебня.
- Ставка оператора на типовой полувагон под перевозку угля из Кузбасса в направлении портов Дальнего Востока скорректировалась до 148 тыс. руб. без НДС, а до портов Балтики колеблется в районе 118 тыс. руб. без НДС. В годовом выражении тарифы выросли всего на 7% и 5% соответственно.

Рис. 1 Ставки операторов на предоставление полувагонов под перевозку угля по ряду маршрутов, тыс. руб./вагон.



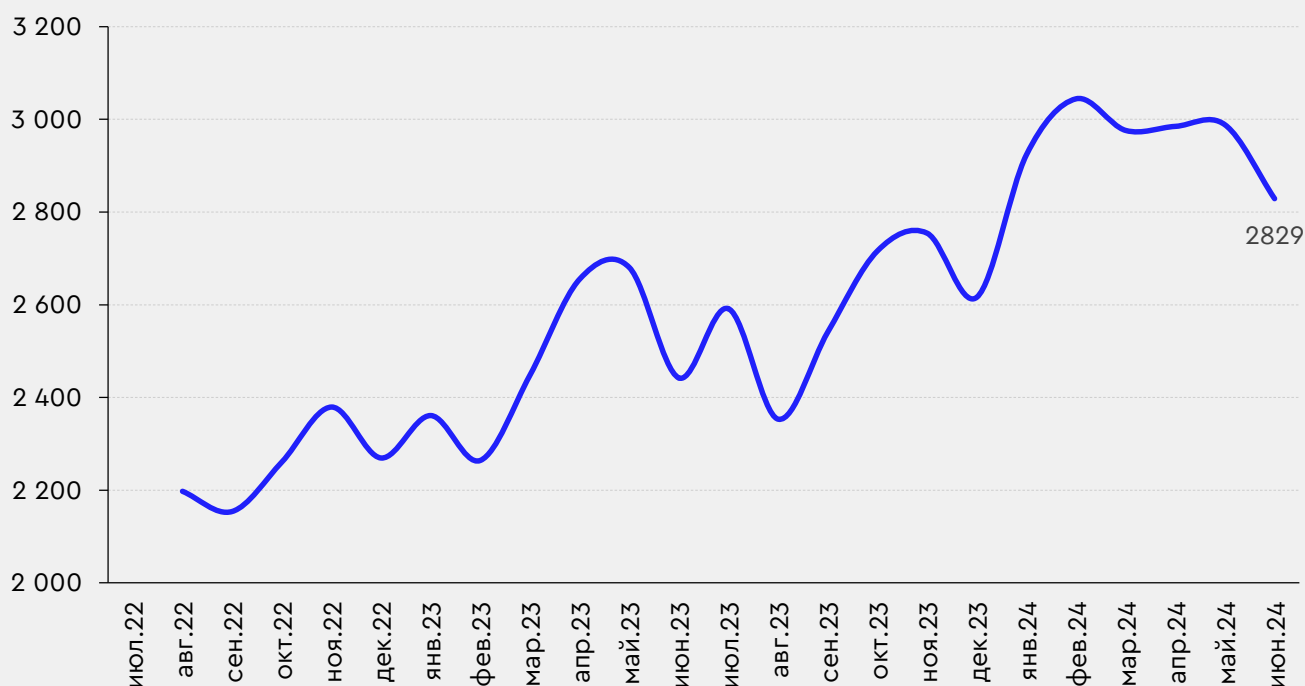
Источник: ЦЦИ



# Доходы операторов снижаются вместе с ростом оборота вагонов

- По итогам 2023 г. ставки аренды полувагонов выросли более чем на 30% г/г на фоне резкого повышения цен на новый подвижной состав и дефицита вагонов по причине увеличения их оборота на сети. К середине 2024 г. локальная нехватка полувагонов по-прежнему ощущается, однако вместе со снижением погрузки угля и щебня, эта проблема становится не такой острой. В условиях стабилизации цен российских производителей и лёгкого охлаждения спроса на вагоны, в июне удалось зафиксировать небольшое снижение ставок предложения аренды вагонов. К концу 2 кв. 2024 г. индикативы ставок долгосрочной аренды полувагонов скорректировались до 2 580 руб./сут. без НДС, краткосрочной – 2 800 руб./сут. без НДС.
- Летние месяцы – традиционно наиболее сложные для перевозок угля: растёт количество пассажирских поездов на юге России, увеличивается продолжительность окон для развития и модернизации инфраструктуры на Восточном полигоне. Эти факторы влияют на технологичность работы сети и увеличивают время оборота полувагонов. Особенно сильно это касается восточного направления: кругорейс по маршруту Кузбасс – Находка вырос в июне в среднем до 33-35 суток, хотя операторы сообщают, что отдельные составы могут находиться в пути до полутора месяцев. Замедление вагонов на сети при стабильных ставках их предоставления снижает среднюю расчётную доходность операторов до 2 829 руб./вагон-сут.

Рис. 2 Средняя расчетная доходность операторов типовых полувагонов по ряду маршрутов перевозки угля, руб./вагон-сутки



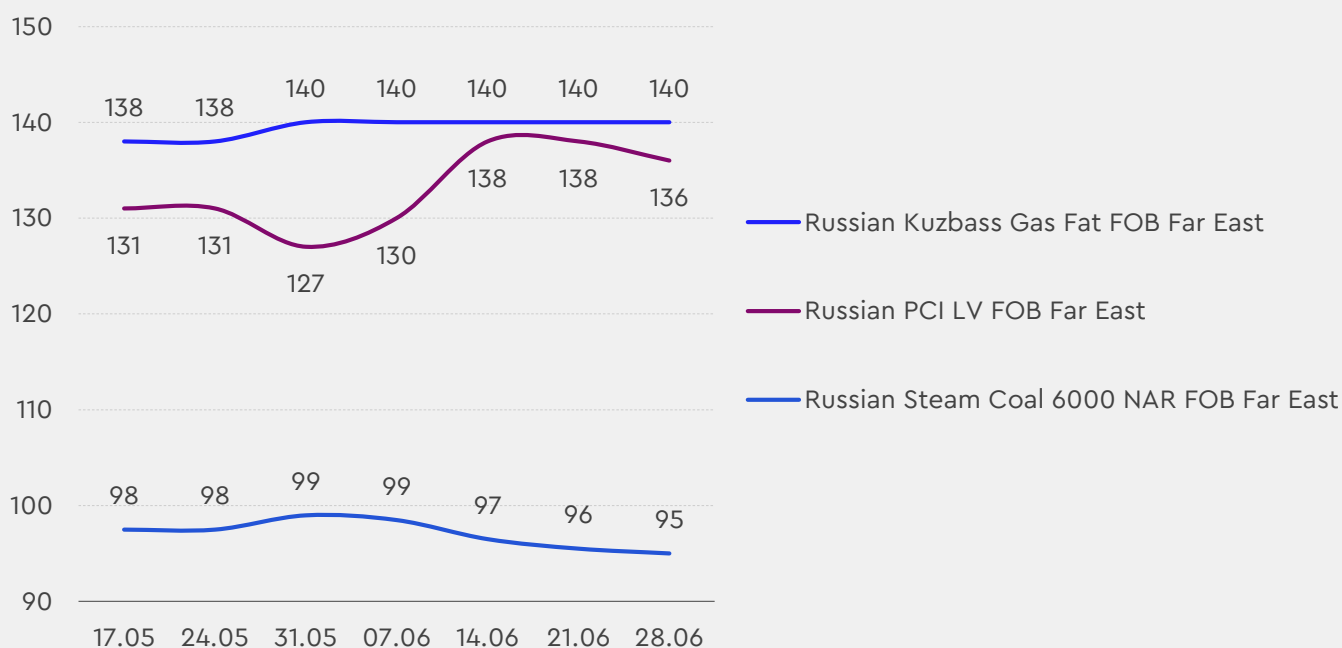
Источник: ЦЦИ



# Ценовые предложения на рынке угля

- Стоимость энергетического угля продолжает снижаться на фоне сокращения потребности в угольной продукции в КНР из-за роста солнечной и гидрогенерации, а также накопления запасов в портах и на складах ТЭС.
- В конце июня рассматриваемый уровень цен на марку К: 175 долл./т CFR China. Рассматриваемый уровень цен на марку Ж: 165 долл./т CFR China.
- Предложения покупателя на низколетучее пылеугольное топливо (PCI LV): 148-150 долл./т CFR China, предложения продавца: 150-152 долл./т CFR China.
- Участники пока не видят перспектив устойчивого тренда на рост рынка.
- Китай успешно подготовился к летнему пику спроса на электроэнергию. В условиях сокращения добычи угля в провинции Шаньси китайские потребители наращивали импорт для обеспечения достаточных поставок на угольные ТЭС. За 5 мес. 2024 г. импорт вырос на 12,6% до 205 млн т. Одновременно снижалось производство электроэнергии на ТЭС (в мае на 4% г/г) из-за роста солнечной и гидрогенерации на фоне обильных осадков в провинциях Юньнань и Сычуань. Это привело к тому, что часть закупленных объемов угля оказалась не востребована. Совокупные запасы угля в портах Гуанчжоу, Цзиньчжоу и Цзиньтан к концу июня достигли 6,1 млн т (+7% г/г), что является максимумом с ноября 2023 г.

Рис. 3 Цены на энергетические и металлургические угли в портах Дальнего Востока, долл./т



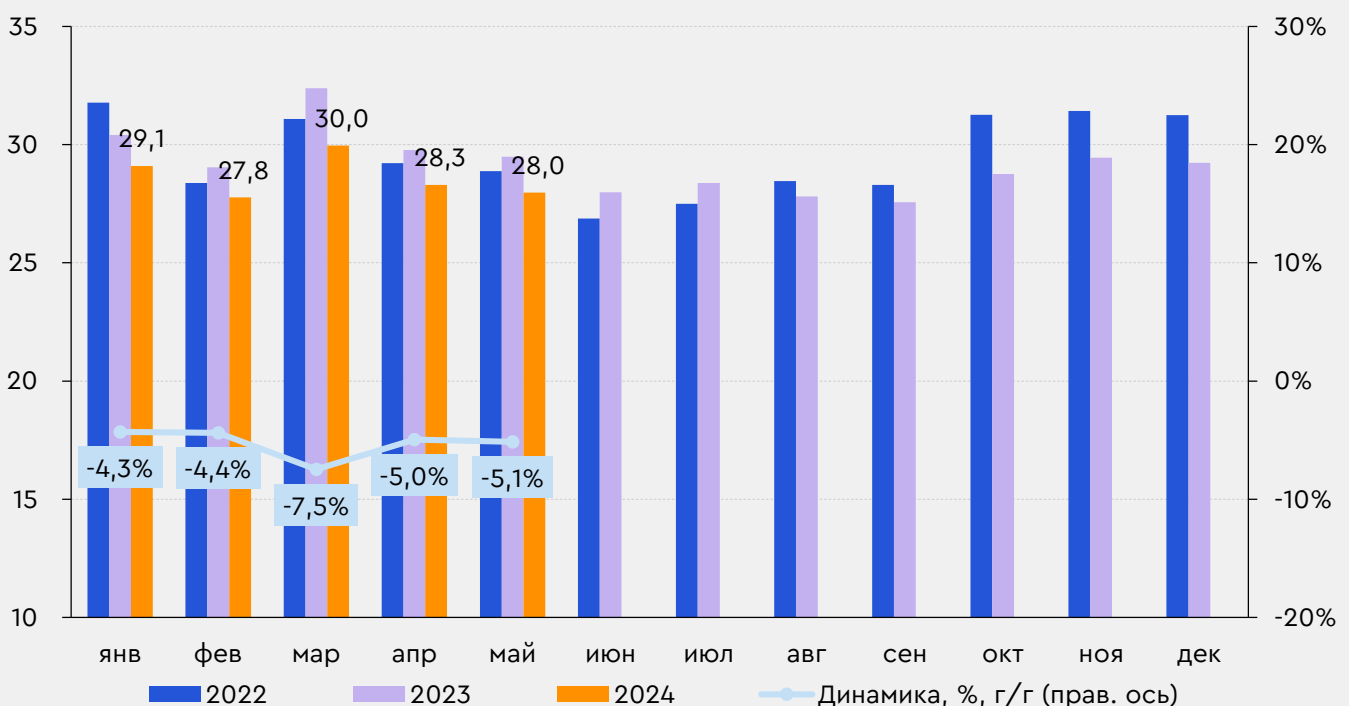
Источник: ЦЦИ



# Погрузка угля не вселяет оптимизма

- Погрузка угля остаётся основным фактором снижения погрузки на сети РЖД. В мае 2024 г. на железную дорогу погружено 28,0 млн т каменного угля (-5,1% г/г). Отставание от аналогичных показателей в годовом выражении фиксируется уже 10 месяцев подряд и будет сохраняться как минимум летом 2024 г.
- Участники рынка сообщают о целом комплексе проблем, которые не позволяют нарастить перевозки угля, однако все они уже давно известны. На сети наблюдается дефицит тяги, обостряется сезонная нехватка локомотивных бригад, увеличиваются инфраструктурные ограничения на Восточном полигоне.
- За счёт увеличения отправок угля в адрес портов Юга, погрузка угля на экспорт выросла до 15,8 млн т – лучший среднемесячный показатель в 2024 г. При этом погрузка угля во внутреннем сообщении впервые в этом году стала отставать от объёмов 2023 г.
- В июне стало известно о первой экспортной отправке угля в полувагонах по восточной ветке МТК «Север-Юг» из Кузбасса до порта Бендер Аббас (Иран) и далее в Индию. В долгосрочной перспективе подобные поставки могут увеличить поставки угля на экспорт, однако сегодня из-за дорогой логистики они являются нецелесообразными. На маршруте невозможно обеспечить бесшовную перевозку из-за разной ширины ж.-д. колеи в России и Иране.

Рис. 4 Погрузка каменного угля на сети РЖД, млн т/мес.



Источник: ЦЦИ

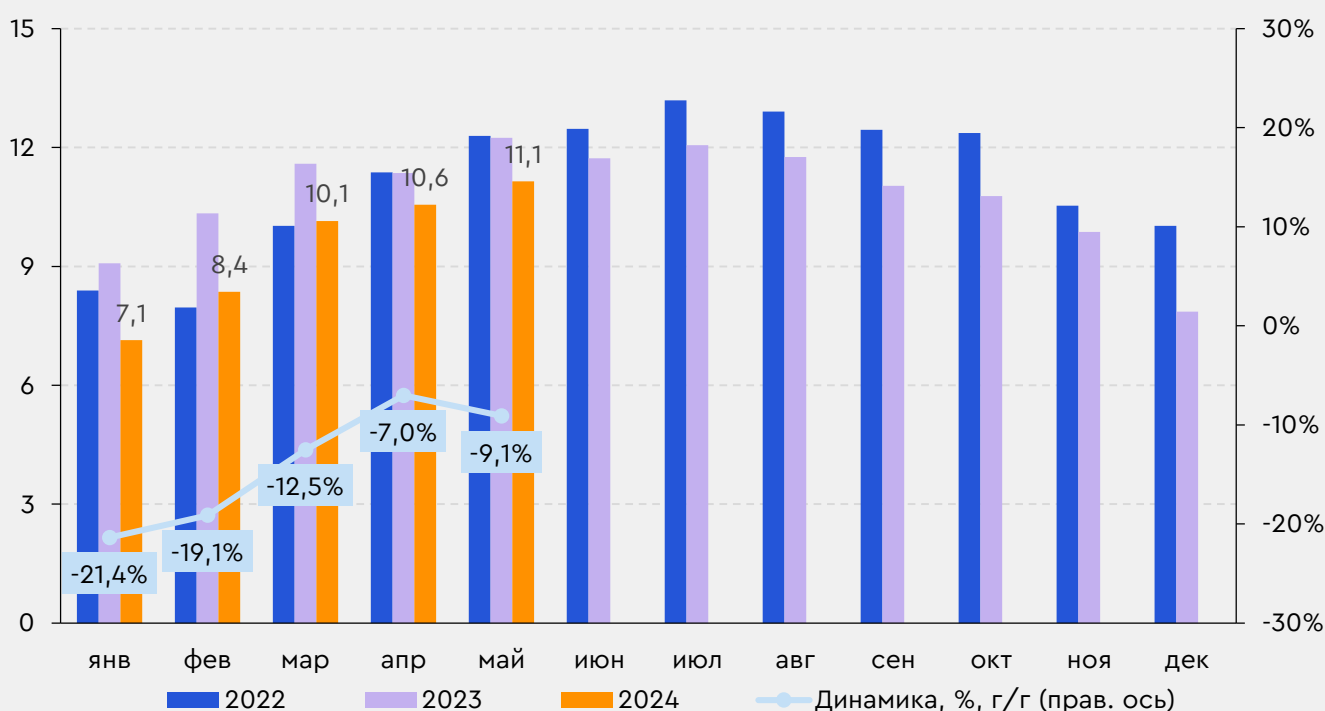




# Щебень и руда остаются в красной зоне

- Строительный сезон приближается к пику, а вместе с ним растёт и погрузка строительных грузов на сети РЖД. По итогам мая 2024 г. она выросла до 11,1 млн т, однако в годовом выражении продолжает падать: на 9,1%.
- Погрузка в полувагоны руды составила в мае 8,9 млн т (-9,4% г/г), чёрных металлов – 5,2 млн т (-5,8% г/г), химических и минеральных удобрений – 1,0 млн т (-13,1% г/г). Грузоотправители готовы предъявить к погрузке больше грузов, однако из-за текущей эксплуатационной обстановки на сети, РЖД согласовывает заявки на перевозку не в полном объёме. Кроме того, по сообщениям участников рынка, некоторые из согласованных заявок также остаются неудовлетворёнными.
- Погрузка руды отстаёт от показателей 2023 г. за счёт сокращения отправок гематита и железорудных окатышей из Белгородской и Курской областей. Слабые объёмы погрузки строительных грузов связаны со снижением показателей работы на станциях Южно-Уральской железной дороги. На фоне новостей об отмене льготных ипотечных программ и сигналов о возможном повышении ключевой ставки ЦБ России, погрузка строительных грузов может дополнительно замедлиться.
- Грузы в контейнерах и кокс – основные грузы, которые наращивают погрузку в полувагоны. В мае погрузка кокса выросла почти на 7% г/г до 1,0 млн т. Положительная динамика сохраняется в течение всего 2024 г.

Рис. 5 Погрузка строительных грузов на сети РЖД, млн т/мес.

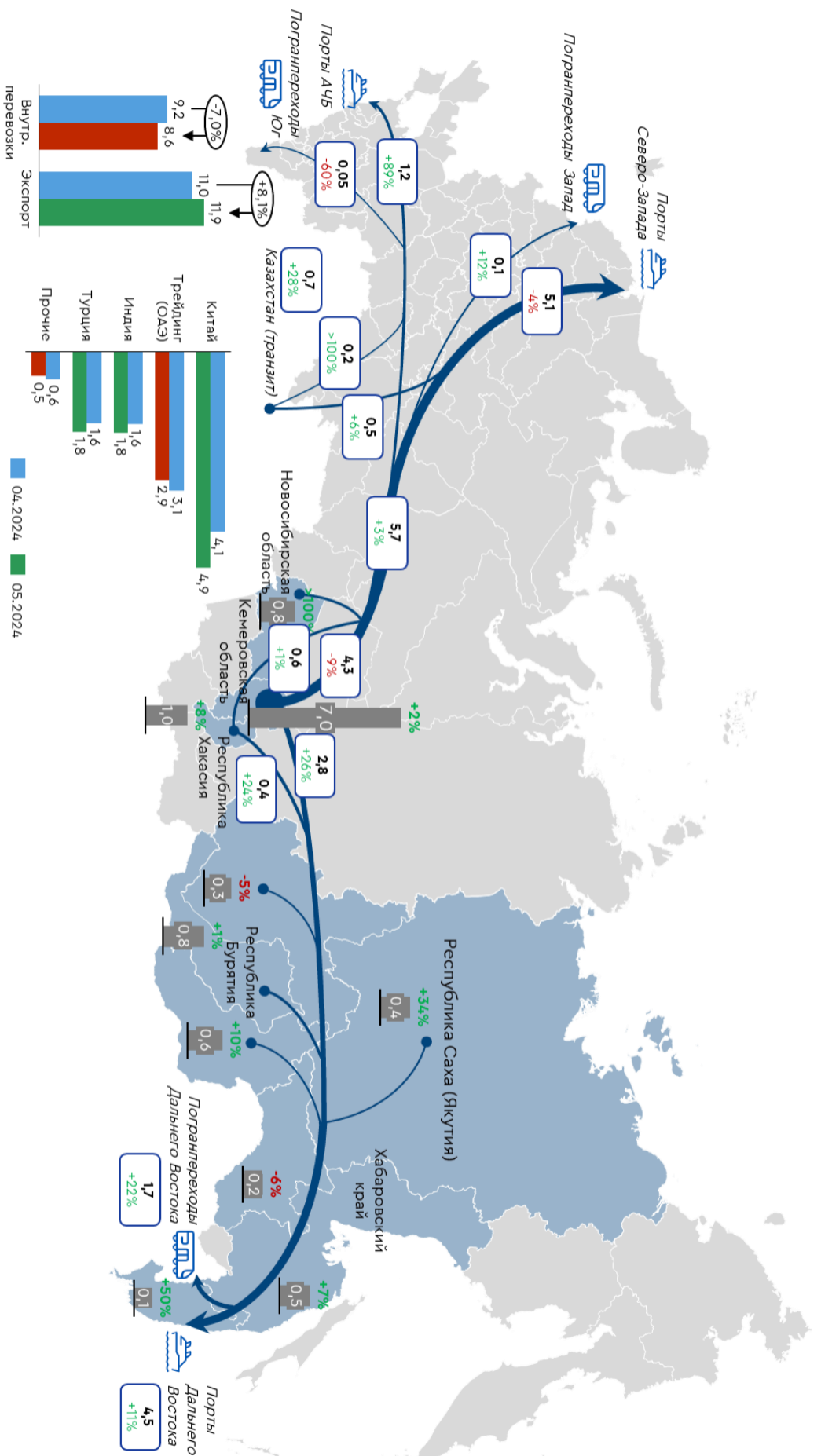


Источник: ЦЦИ



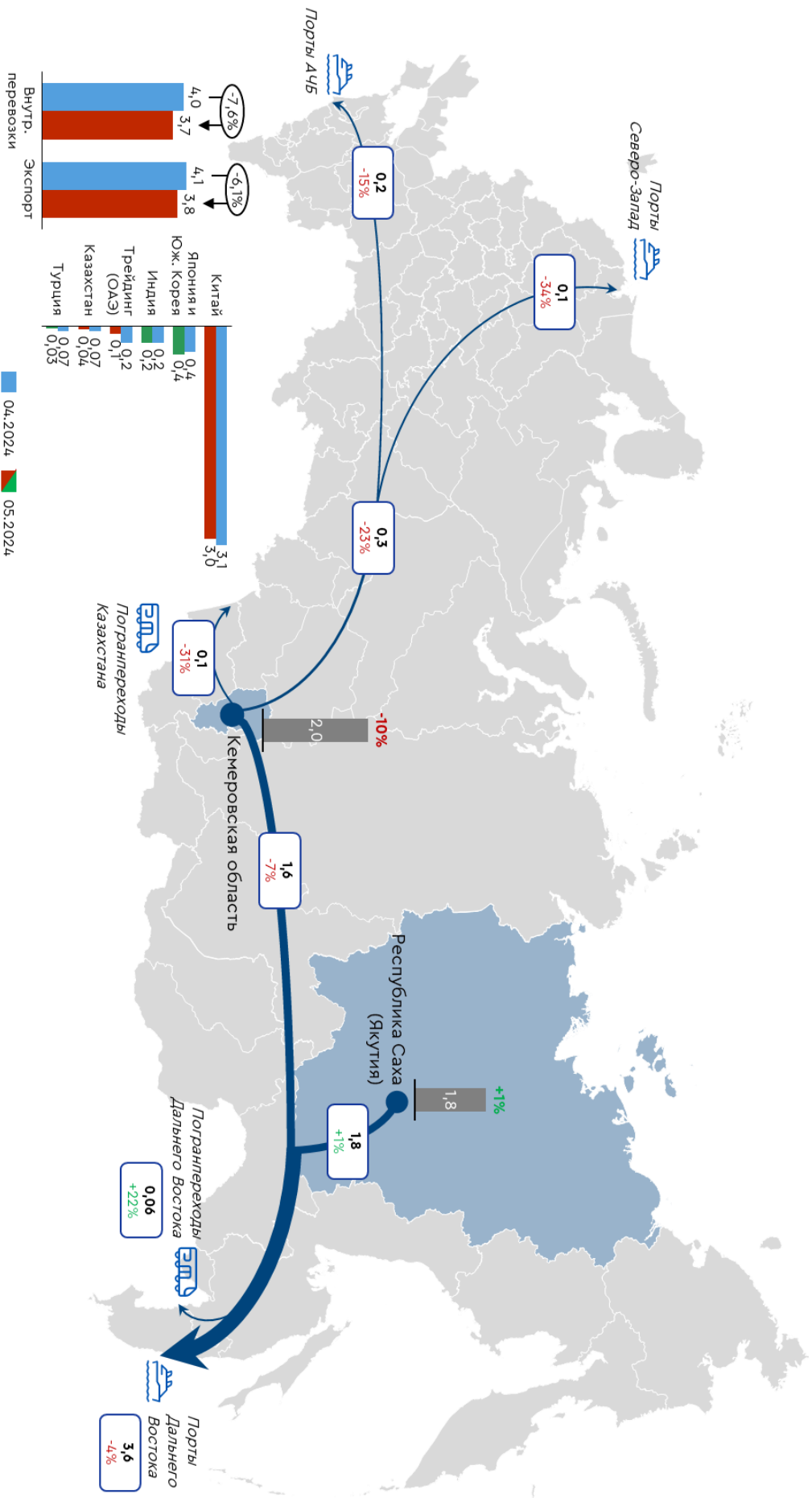
# Основные потоки экспорта энергетического угля в мае 2024 г. в динамике к апрелю 2024 г. (мес/мес), млн т

Экспорт энергетического угля в порты АЧБ восстанавливается  
В мае активизировался вывоз угля из Кузбасса и Хакасии по Восточному полигону



# Основные потоки экспорта металлургического угля в мае 2024 г. в динамике к апрелю 2024 г. (мес/мес), млн т

Экспорт металлургического угля снизился по всем направлениям перевозок Кузбасс сократил отправки на 10% (мес/мес), что уже на 28% ниже уровня мая 2023 г.





Начальник  
Центра ценовых индексов

**Наталья Порохова**



+7 (916) 5788559

Natalya.Porokhova@gazprombank.ru

Аналитик  
Центра ценовых индексов

**Роман Шагалов**



+7 (950) 3661686

Roman.shagalov@gazprombank.ru

**Подписки, запрос демо:**



Forecast.Center@gazprombank.ru

**Котировки и аналитика**

Нефть, нефтепродукты

Газ

Уголь

Удобрения

Метанол

Пшеница

Подсолнечное масло

Сухопутная логистика

Морская логистика

**Консенсус- прогнозы**

Валюты и ставки

Добыча и экспорт газа

Урожай и экспорт зерновых и масличных

Коммерческая недвижимость

При формировании ценовых индикаторов на конкретных рынках Центр ценовых индексов опирается на специализированные методологии, разработанные и утвержденные независимым от блока оценки методологическим комитетом. Методологии раскрывают основные принципы и подходы работы Центра ценовых индексов, а также типовые условия сделок, которые учитываются при формировании ценовых индикаторов.

© Центр ценовых индексов 2024. Все права защищены. Любое копирование, перепечатка или последующее распространение информации Центра ценовых индексов, в том числе производимое путем кэширования, кадрирования или использования аналогичных средств, запрещено без предварительного письменного согласия со стороны Центра ценовых индексов.

Ограничение ответственности

Центр ценовых индексов не несет ответственности за причинение любого ущерба или убытков, возникших в связи с тем, что лицо полагалось на возможность использования Информации в определенных целях, и исключает любую другую ответственность, возникшую в связи с использованием Информации или связанную с ней.