

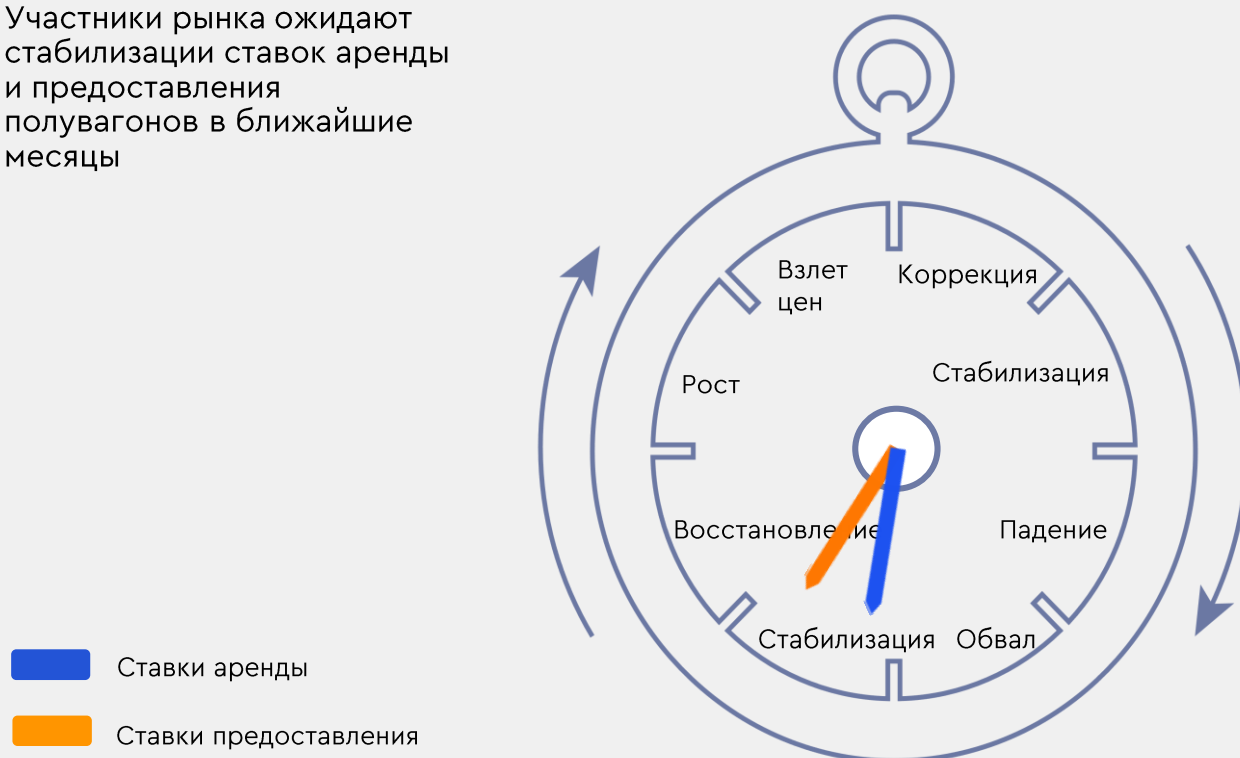


Сибирь и Урал столкнулись с нехваткой порожних полувагонов

- Парк полувагонов операторов на инфраструктуре РЖД сократился до 350 тыс. ед.
- Локальные дефициты полувагонов возникли на полигонах Западно-Сибирской и Свердловской железных дорог: спотовые ставки их предоставления под перевозку угля выросли в феврале до 7% м/м.
- По итогам января экспортные отправки угля в адрес портов Дальнего Востока выросли на 16% г/г до 9,4 млн т при общем снижении экспортной погрузки угля на сети РЖД почти на 13% г/г до 14,1 млн т.

Барометр рыночных настроений*

Участники рынка ожидают стабилизации ставок аренды и предоставления полувагонов в ближайшие месяцы



* 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 фев. 2026	Рыночный диапазон	Динамика, мес/мес %
Кузбасс – порты Дальнего Востока (уголь)	Типовой	68	65 – 78	-1%
	Инновац.	87	84 – 90	+4%
Кузбасс – порты Северо-Запада (уголь)	Типовой	60	55 – 68	-1%
	Инновац.	76	71 – 84	+2%
Кузбасс – порты АЧБ (уголь)	Типовой	67	58 – 76	+7%
	Инновац.	78	75 – 84	+4%
Юж. Якутия – порты Дальнего Востока (уголь)	Типовой	58	53 – 64	-2%
	Инновац.	70	79 – 73	-1%
Св. ЖД – Гор. ЖД (щебень)	Типовой	31	26 – 34	+5%

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

Маршрут	Вид вагона	Значение фев. 2026	Оборот вагона, сут. янв. – фев. 2026
Кузбасс – порты Дальнего Востока (уголь)	Типовой	-642	31 – 34
	Инновац.	-71	
Кузбасс – порты Северо-Запада (уголь)	Типовой	-422	19 – 21
	Инновац.	379	
Кузбасс – порты АЧБ (уголь)	Типовой	-232	22 – 25
	Инновац.	208	
Юж. Якутия – порты Дальнего Востока (уголь)	Типовой	484	23 – 25
	Инновац.	982	

* расчётный показатель закладывает 100% порожнего возврата и фактический оборот вагонов.

Источник: ЦЦИ



Табл. 3 Стоимость ж.-д. перевозки угля (тариф РЖД + ставка оператора)

Тип вагона	Направление	Руб./т	Динамика, мес/мес %	Долл./т
Типовой полувагон	Кузбасс – порты Дальнего Востока	3 658	0%	48
Типовой полувагон	Кузбасс – порты Северо-Запада	2 929	0%	38
Типовой полувагон	Кузбасс – порты Юга	3 147	+2%	41
Типовой полувагон	Якутия – порты Дальнего Востока	2 157	0%	28

Табл. 4 Ставка аренды полувагона, руб./сут. без НДС

Показатель	Ставка фев. 2026	Рыночный диапазон	Динамика, мес/мес %
Краткосрочная аренда (1 год и менее), инновационный	952	750 – 1 050	-3%
Краткосрочная аренда (1 год и менее), типовой	688	500 – 900	-4%
Долгосрочная аренда (от 1 года), типовой	685	450 – 900	-3%

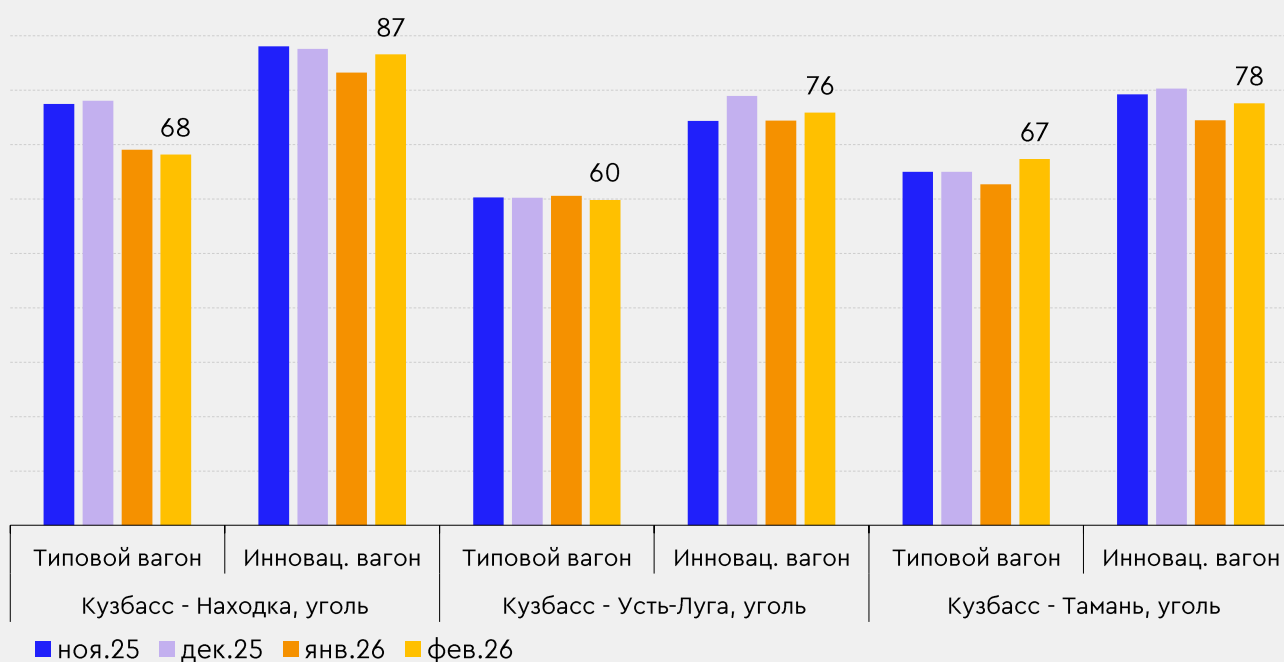


Сеть столкнулась с технологическим дефицитом полувагонов

- По итогам января парк полувагонов операторов на инфраструктуре РЖД снизился до 350 тыс. ед., что стало следствием снижения грузовой базы, обвалом доходности от оперирования и последующей политики операторов по оптимизации парка и направлению избытка вагонов в отстой. Вместе с этим, в феврале 2026 г. показатели среднесуточной погрузки в полувагоны основных номенклатур грузов (угля, металлических руд, строительных материалов, чёрных металлов и кокса) остановили падение и стабилизировались. При этом задействованность полувагонов под вывоз контейнеров с терминалов Дальнего Востока сохранилась на высоком уровне: 1 тыс. ДФЭ/сут.
- С учётом сохраняющихся ограничений на подачу порожнего подвижного

состава, усложнения эксплуатационной работы сети в зимних условиях и роста числа аварий на инфраструктуре, участники рынка сообщили о возникновении в феврале технологического дефицита парка полувагонов на сети РЖД. Особенно остро он ощутим на полигонах Западно-Сибирской и Свердловской ж.-д., где грузовая база оказалась необеспечена достаточным количеством порожнего подвижного состава. Локальные дефициты парка позволили операторам пересмотреть спотовые ставки предоставления полувагонов под перевозку угля в сторону повышения: на направлении Кузбасс – порты Юга они выросли до 67 тыс. руб. без НДС за типовой вагон (+7% м/м). По оценкам операторского сообщества, в феврале из отстоя на инфраструктуру РЖД будет заново введено до 10 тыс. полувагонов.

Рис. 1 Ставки предоставления полувагонов под перевозку угля по ряду маршрутов, тыс. руб./ваг. без НДС



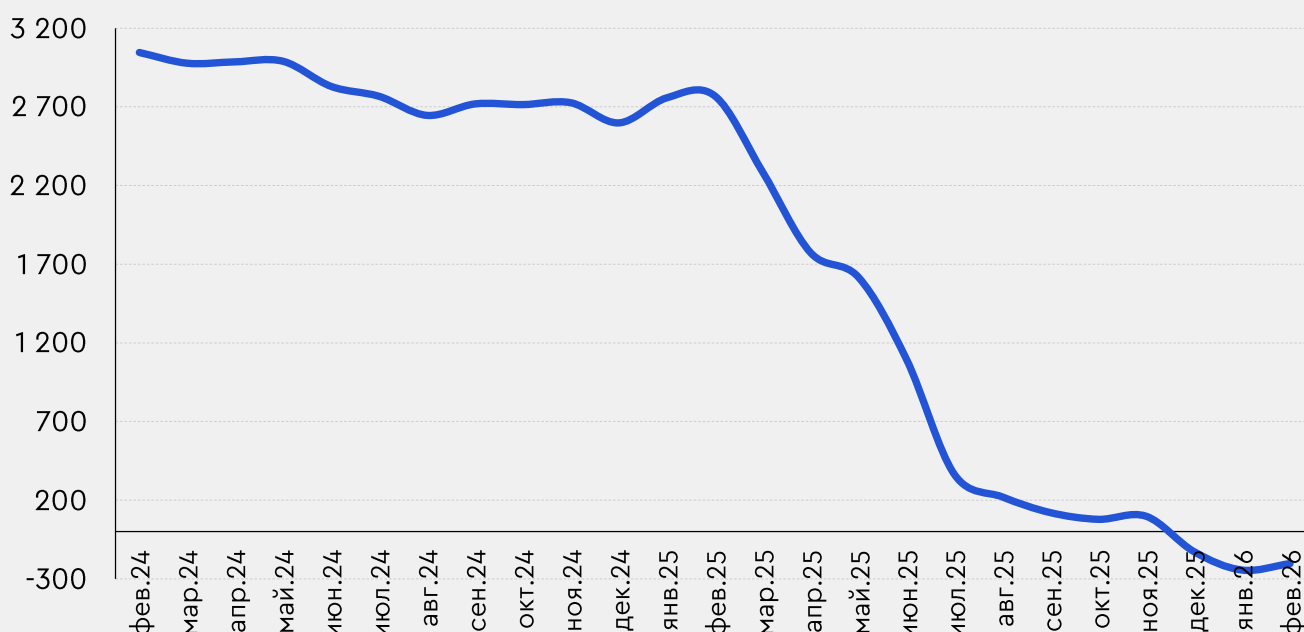
Источник: ЦЦИ, ИЭРТ



Вагоностроители отказались от выпуска типовых полувагонов

- В отличие от ставок предоставления полувагонов на технические рейсы, ставки краткосрочной и долгосрочной аренды полувагонов в феврале продолжили снижение на фоне их глобального избытка и слабого спроса. Средний расчётный показатель доходности оперирования типовым полувагоном на маршрутах экспорта угля, закладывающий 100% порожний возврат, остался в феврале в отрицательной зоне. Из-за невозможности окупаемости вагонов свежих годов постройки арендодатели готовы снижать ставки предложения на полувагоны, необеспеченные погрузкой, ещё и по причине нехватки мест отстоя вагонов, цена на которые начинаются от 450 руб./ваг.-сут. В результате этого, ценовые индексы на аренду инновационных полувагонов сроком на 1 год опустились до 952 руб./ваг.-сут. без НДС, типовых – 688 руб./ваг.-сут. без НДС.
- По итогам января 2026 г. производство полувагонов в России обвалилось на 58% г/г до 1 033 ед., из которых 1 031 ед. – инновационные. В структуре общего производства грузовых вагонов доля полувагонов составила 38%, уступив лидерство вагонам-цистернам (41%). Вместе с этим, в феврале на Тихвинском вагоностроительном заводе запущен серийный выпуск полувагона второго поколения инновации модели 12-6744 с осевой нагрузкой 25 тс. За счёт снижения массы тары на 2 т производитель обеспечил увеличение грузоподъёмности вагона до 77 т. В свою очередь, Канашский вагоностроительный завод получил сертификат соответствия ФБУ РСФЖТ на полувагоны универсальные модели 12-1303-01.

Рис. 2 Средняя расчетная доходность операторов типовых полувагонов по ряду маршрутов экспорта угля (100-% порожний возврат), руб./ваг.-сут.



Источник: ЦЦИ, Союз ОВС

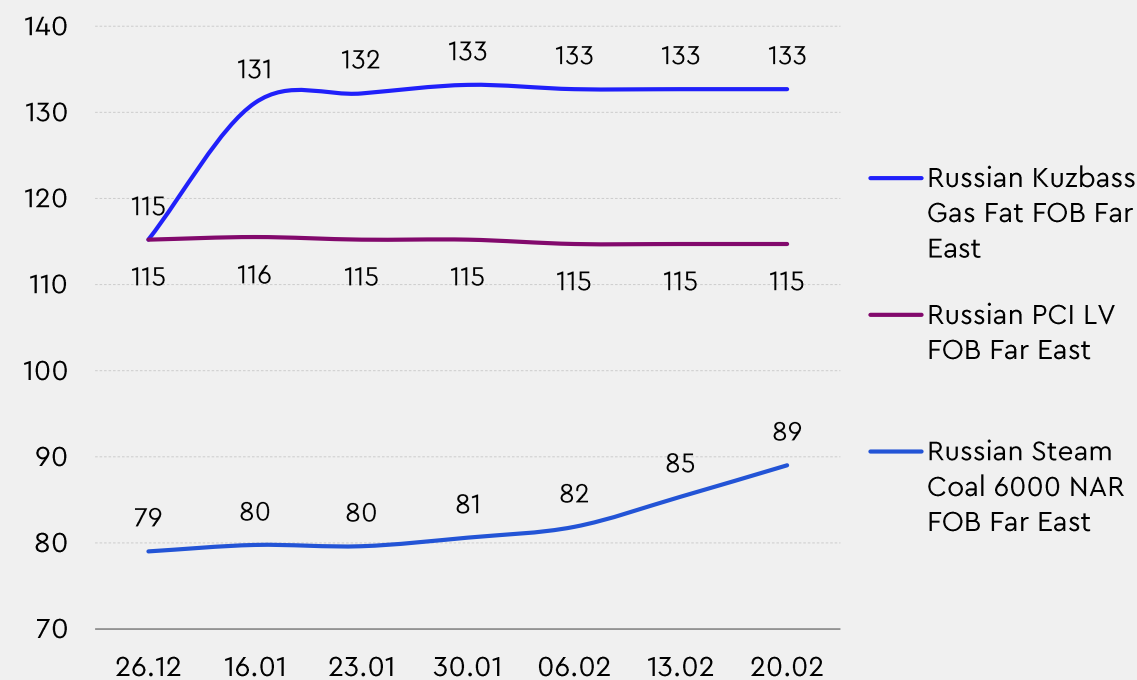


Ценовые предложения на рынке угля

- Окончание национальных праздников в Китае даёт надежду на восстановление рыночной активности в КНР и поддержку спроса на уголь из-за неопределенности с поставками из Индонезии. В конце февраля рассматриваемый уровень цен на коксующийся уголь марки ГЖ составил 140-142 долл./т CFR China, на энергетический уголь 5 500 ккал/кг – 87 долл./т CFR China. Возможные ограничения на объемы добычи угля в Индонезии вынуждают потребителей в Индии искать альтернативных поставщиков. Участники рынка сообщают о готовности индийских потребителей вступать в сделки на российский энергетический уголь 6 000 ккал/кг по ценам на уровне 98-100 долл./т CFR India.
- Ассоциация по транспортировке и распределению угля КНР (CCTD) понизила свой прогноз по импорту на

2026 г. с 480 млн т до 465 млн т. Коррекция произошла на фоне ожиданий существенного сокращения поставок угля из Индонезии из-за низких квот на добычу и ввода экспортных пошлин. В условиях спада индонезийских поставок CCTD отмечает потенциал роста экспорта из России и Монголии. При этом ожидается, что в 2026 г. внутренняя добыча в Китае прибавит всего 35 млн т и останется на уровне прошлого года (4,9 млрд т), а основные угледобывающие провинции (Внутренняя Монголия и Шаньси) сохраняют добычу на уровне 1,3 млн т/год. CCTD не видит существенных стимулов для активного наращивания внутренней добычи из-за слабого прогноза роста потребления: +20 млн т по сравнению с уровнем 2025 г. CCTD также отмечает, что в текущих условиях страна может активнее расходовать запасы для покрытия спроса.

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



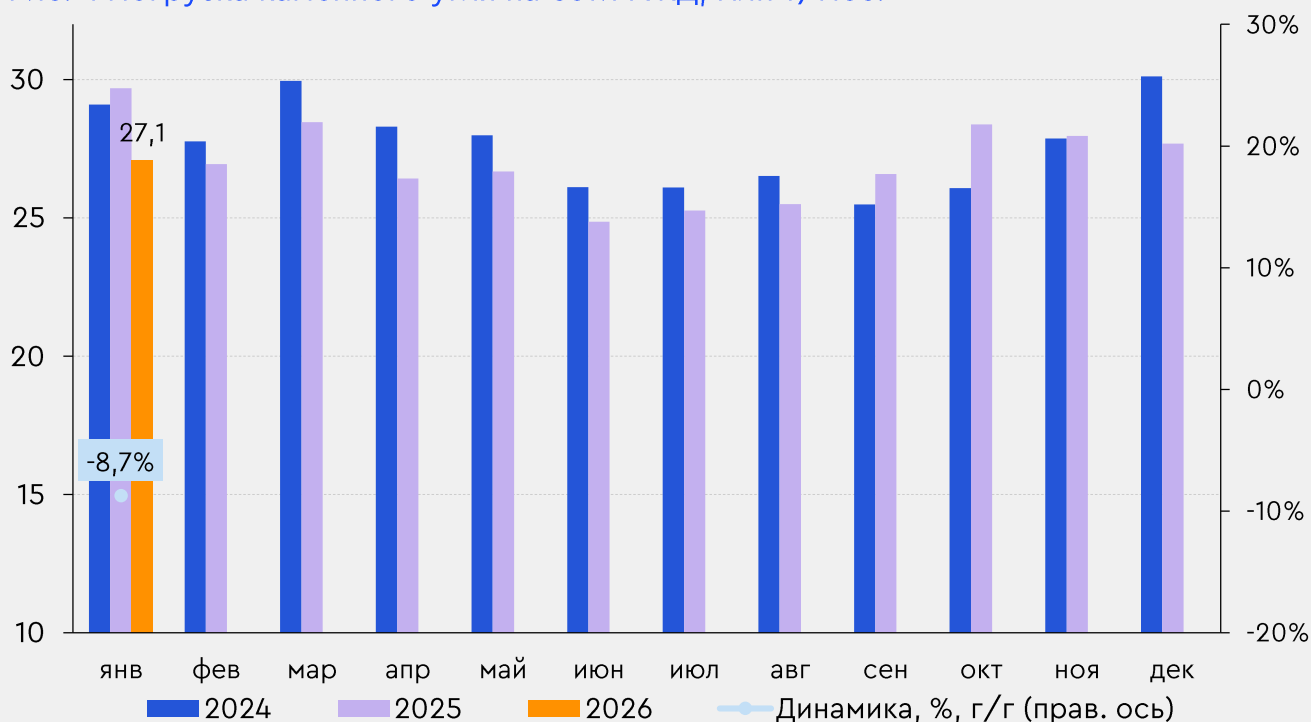
Источник: ЦЦИ



Аварии на Восточном полигоне притормозят вывоз угля в феврале

- По итогам января 2026 г. погрузка угля на сети РЖД составила 27,1 млн т (-8,7% г/г), в т.ч. 14,1 млн т (-12,6% г/г) – на экспорт. Эти показатели соответствуют самому слабому началу года с 2014 г. Ухудшение годовой динамики связано с обвалом поставок энергетического угля в Турцию, а помесечной – общим снижением погрузки энергоугля как на внутренний рынок, так и на экспорт. Вместе с этим, экспортные перевозки угля всё больше тяготеют к восточному направлению: в январе отправки в адрес портов Дальнего Востока по сети РЖД выросли до 9,4 млн т угля (+2% м/м, +16% г/г). Согласно оперативным данным РЖД по состоянию на 23 февраля, среднесуточный показатель погрузки угля в текущем месяце сохраняется на уровня января: погружено 21,2 млн т (-4,2% г/г), в т.ч. 11,2 млн т (-4,0% г/г) – на экспорт.
- Правительство Кузбасса заключило соглашение с РЖД о гарантированных объёмах вывоза угля на экспорт в восточном направлении на 2026 г. в объёме 55 млн т с возможностью его увеличения до 60 млн т. В 2025 г. подобное соглашение подразумевало вывоз 54,1 млн т угля, при этом фактически такие отправки по итогам прошедшего года оцениваются в 53,8 млн т.
- В начале 2026 г. на полигонах Дальневосточной и Забайкальской ж.-д. произошла серия инцидентов со сходом грузовых вагонов с углём, которые приводили к приостановке движения на Транссибе и БАМе. В феврале аварии фиксировались в Амурской обл. (сход 35 полувагонов), в Забайкальском крае (сход 11 полувагонов), в Хабаровском крае (сход 25 полувагонов).

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



Источник: ЦЦИ, РЖД, ИЭРТ



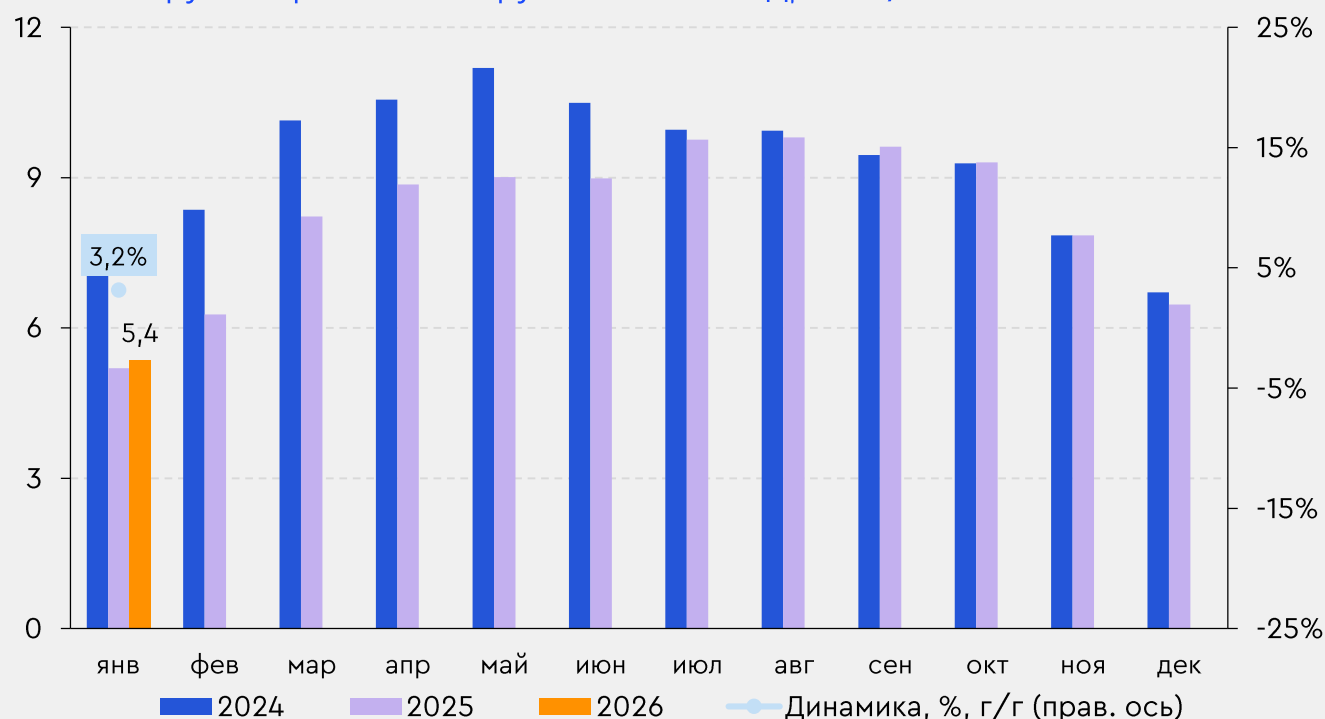
Низкий сезон меняет географию перевозок строительных грузов

- Погрузка строительных грузов на сети РЖД опустилась в январе до сезонного минимума (5,4 млн т, -17% м/м), показав при этом сдержанный рост в годовом выражении: +3,2% г/г. Полигон Свердловской ж.-д. вернул лидерство по погрузке стройгрузов, нарастив её сразу на 21,5% г/г до 1,55 млн т. Сменился и основной регион потребления стройматериалов: ж.-д. отгрузки в адрес станций республики Татарстан (0,7 млн т) превзошли перевозки в адрес грузополучателей Московской области (0,5 млн т).
- Участники рынка дают негативные оценки относительно дальнейшего восстановления показателей перевозок строительных грузов ж.-д. транспортом. Это связано как с опережающим ростом тарифной нагрузки на грузоотправителей и ограничениями на

подачу порожнего подвижного состава, так и общим состоянием строительной отрасли, где фиксируется снижение спроса на строительную продукцию со стороны РЖД и нефтегазового сектора, отсутствие заказов на строительство крупных автомагистралей в регионах поставок. На этом фоне некоторые щебёночные заводы Урала сообщили о приостановке деятельности.

- Погрузка металлических руд на сети РЖД, как и строительных грузов, снизилась в январе в помесечном выражении (-5% м/м) до 10,2 млн т, но выросла в годовом (+0,3% г/г). Позитивная динамика к АППГ обеспечена ростом экспортной погрузки руд (1,6 млн т, +9,6% г/г), основу из которых составляют отправки железорудного концентрата из Забайкалья и регионов Дальнего Востока в Китай.

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

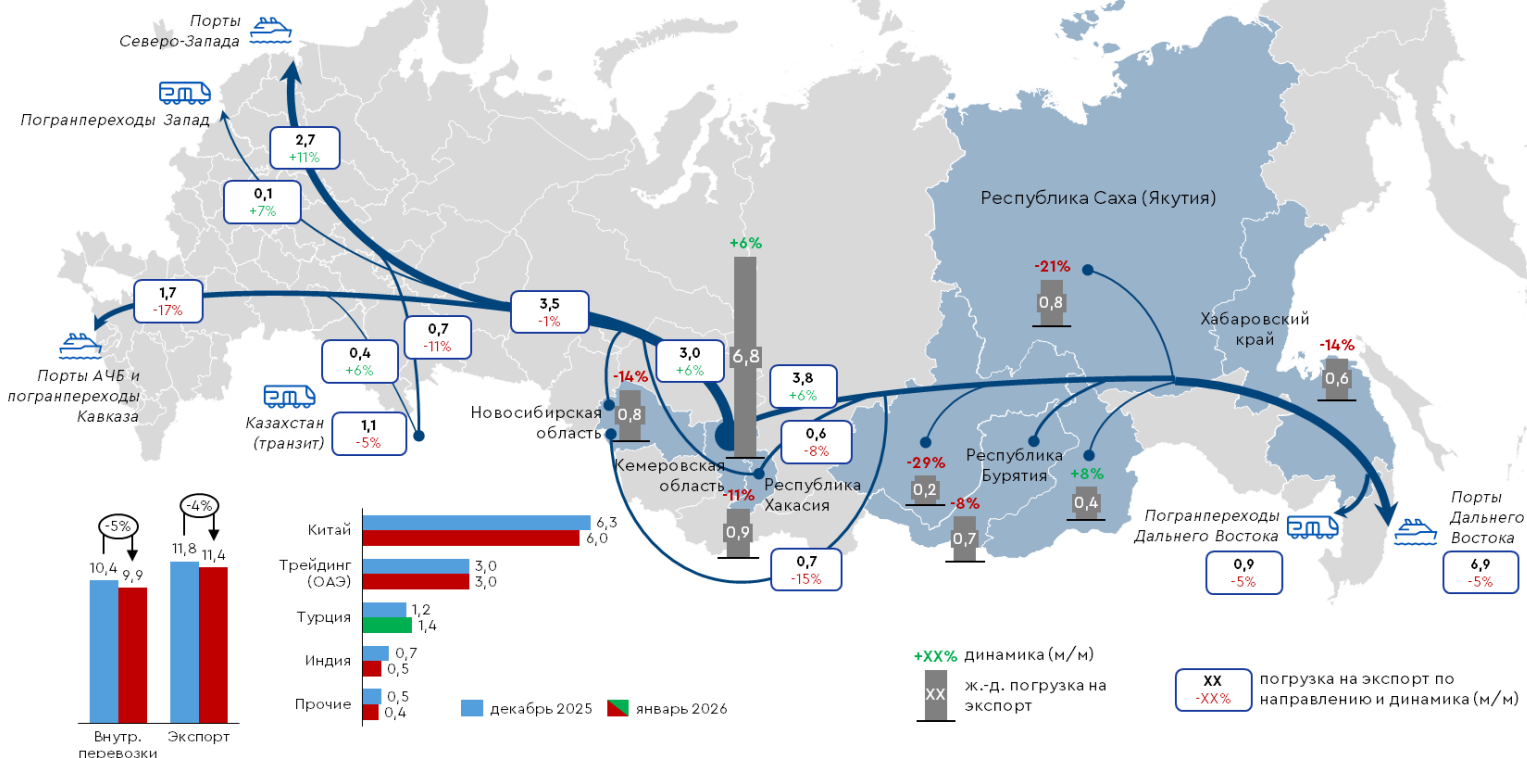


Источник: ЦЦИ, РЖД



Основные потоки экспорта энергетического угля в январе 2026 г. в динамике к декабрю 2025 г. (м/м), млн т

Поставки энергетического угля через порты Северо-Запада выросли на 11% м/м после обвала в декабре



Основные потоки экспорта¹ металлургического угля в январе 2026 г. в динамике к декабрю 2025 г. (м/м), млн т

Китай восстановил объемы закупок коксующихся марок



1. По сети РЖД. Без учета перевозок по Тихоокеанской ж.-д.



Отчет подготовил
Шагалов Роман Андреевич

 +7 495 287-6100 доб. 59-814

Подробная информация
в социальных сетях

Электронная почта:

 office@pbc-index.ru

 rail@pbc-index.ru



Сайт ЦЦИ



Telegram

Наши подписки

Котировки и аналитика

- Нефть, нефтепродукты
- Газ
- Уголь
- Удобрения
- Метанол и ароматика
- Пшеница
- Подсолнечное масло
- Сухопутная логистика
- Морская логистика
- Сырьевой Индекс
- Полиэтилен

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 2026. 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.