

СОДЕРЖАНИЕ

Суммарные объемы железнодорожных перевозок грузов по сети РЖД // 19 неделя 2023 года	3
Объемы железнодорожных перевозок зерновых грузов в РФ в марте	5
Парк хопперов-зерновозов в апреле	9
Парк хопперов-минераловозов в апреле	12
Парк хопперов-цементовозов в апреле	13
Парк хопперов-окатышевозов в апреле	15
Цены предложения грузовых вагонов на вторичном рынке в апреле	16
Цены предложения некоторых комплектующих для грузовых вагонов на вторичном рынке в апреле	16
Сертификация комплектующих для грузовых вагонов в РС ФЖТ в апреле	17
Цены предложения тормозных колодок в мае	18
Цены предложения профиля вагонной стойки в мае	19
Цены предложения двутавровых профилей хребтовых балок грузовых вагонов в мае	19
Цены предложения уголков горячекатаных размером 160x100x10 мм в мае	19
Туркменистан. Demiryolları получит последние в рамках контракта с китайским производителем CRRC Ziyang тепловозы	19
Железные дороги Туркменистана и РЖД подписали документы о сотрудничестве	19
Туркменистан осенью текущего года присоединится к программе TRACECA	20
По маршруту Китай – Европа через Казахстан за десять лет совершено более 5 тыс. железнодорожных рейсов	20
Китай и Монголия планируют открыть два новых железнодорожных погранперехода	21
В афганский город Герат прибыл первый грузовой поезд из Ирана	21
В текущем году в Алматинском отделении КТЖ запланирован капитальный ремонт 55 км пути	22
Объемы погрузки в Костанайском филиале КТЖ-Грузовые перевозки в апреле увеличились	22
КТЖ внедряет систему микропроцессорной централизации казахстанских разработчиков	22
Объемы грузоперевозок в Армении в I квартале текущего года увеличились почти на 10%	22
Объемы железнодорожных перевозок по сети РЖД экспортных и транзитных грузов через сухопутные погранпереходы в апреле	22

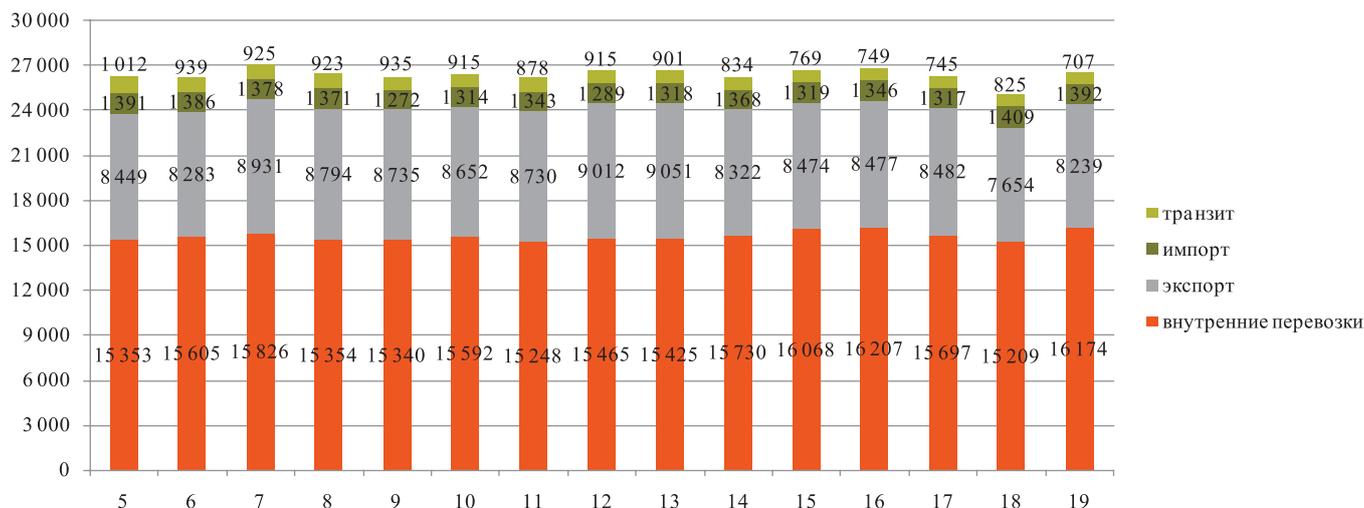
Объемы железнодорожных перевозок по сети РЖД импортных и транзитных грузов через сухопутные погранпереходы в апреле	22
Армения. Планы запуска нового мультимодального маршрута и операторской деятельности в иранском порту Чабахар	23
Таджикистан будет отправлять грузы из морских портов Пакистана	23
Контейнерооборот в порту Потти в апреле увеличился почти вдвое	24
Новый земснаряд китайского производства для дноуглубительных работ в порту Хазар (Туркменистан)	24
Бакинский порт направит более 14 млн на расширение инфраструктуры терминала под тяжеловесные грузы.....	24
Через турецкие проливы в I квартале 2023 года прошло почти 20 тыс. судов.....	24
В Астрахани началось строительство контейнеровоза проекта 00108 для МТК «Север – Юг»	24
Фрахтовый рынок // 19 неделя 2023 года.....	25
Благодаря IGB Болгария станет региональным хабом для распределения газа, в том числе азербайджанского	29
Чехия в I квартале увеличила импорт нефти из Азербайджана более чем в полтора раза.....	29
В апреле объемы экспорта казахстанской нефти из Актау в направлении порта Баку выросли на 75%	30
Объемы добычи сырой нефти на Тенгизском месторождении в I квартале превысили 7 млн тонн	30
Нефтегазовая отрасль Азербайджана: показатели добычи и экспорта в январе – апреле 2023 года	30
В марте Иран сократил суточные объемы добычи сырой нефти на 8 тыс. барр.	31
В Казахстане введено в эксплуатацию газоконденсатное месторождение Аксай Южный.....	31
Результаты торгов на ГТСБТ, проведенных 4, 10 и 11 мая.....	31
Экспорт пшеницы из Казахстана за первые два месяца 2023 года	32
Рынок зерновых и масличных культур // 19 неделя 2023 года.....	32
Объемы экспорта угля из Монголии в годовом сравнении выросли в четыре раза.....	34
В Узбекистане в текущем году завершат модернизацию АО «Шаргункумир»	34
Рынок угля // 19 неделя 2023 года	34
Рынок металлургического сырья // 19 неделя 2023 года.....	35
Рынок стального проката // 19 неделя 2023 года	36
Рынок удобрений // 19 неделя 2023 года	37

**СУММАРНЫЕ ОБЪЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО СЕТИ РЖД
// 19 НЕДЕЛЯ 2023 ГОДА**

С 8 по 14 мая текущего года по сети РЖД было перевезено 26,51 млн тонн грузов различной номенклатуры, что на 1,42 млн больше, чем неделей ранее.

Прирост был обеспечен увеличением объемов экспорта (+7,6%, до 8,24 млн тонн) и поставок на внутренний рынок (+6,3%, до 16,17 млн тонн). Между тем сократились отправки транзитных (-14,3%, до 0,71 млн тонн) и импортных (-1,2%, до 1,39 млн тонн) грузов.

Структура перевозок грузов по сети РЖД, тыс. тонн



Большую часть грузов транспортировали в полувагонах (показатель за неделю не изменился); доля использования платформ сократилась на 1 процентный пункт, а цистерн, напротив, на 1 п. п. увеличилась.

Задействованный в перевозках грузов подвижной состав



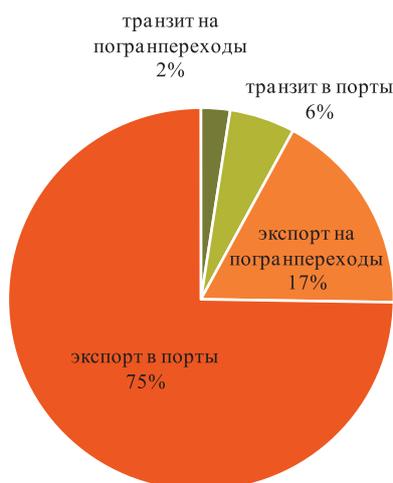
В номенклатуре перевозимых грузов, как обычно, преобладали уголь и кокс (7,49 млн тонн, +2,3% за неделю), строительные материалы (5,07 млн тонн, +9%) и нефтеналив (4,17 млн тонн, +10%).

Основная номенклатура железнодорожных перевозок по сети РЖД, тыс. тонн

Виды грузов	19 неделя	18 неделя	% изм. за неделю
Уголь и кокс	7 486,4	7 319,3	+2,3%
Строительные грузы	5 065,6	4 647,4	+9%
Нефть и нефтепродукты	4 165,7	3 785,4	+10%
Железорудное сырье	2 557,1	2 299,1	+11,2%
Черные металлы и металлолом	1 729,8	1 655,5	+4,5%
Химические грузы и минеральные удобрения	1 421,3	1 412	+0,7%
Лесные грузы	582,9	653,4	-10,8%
Зерно и продукты перемола	568,8	570,6	-0,3%
Руды цветных металлов	506	505,6	+0,1%
Цветные металлы	106,4	83,3	+27,8%
Прочие грузы	2 321,9	2 165	+7,2%
Всего	26 512	25 096,5	+5,6%

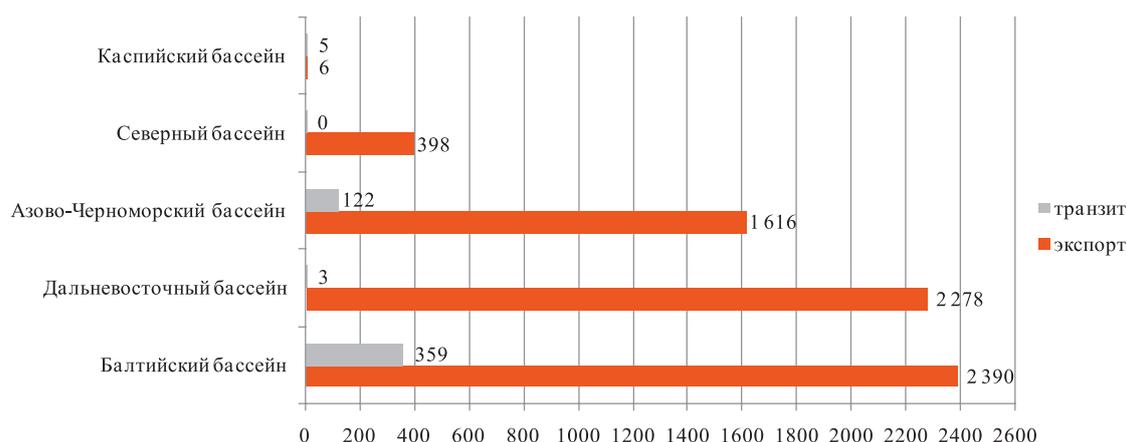
Суммарные объемы железнодорожных перевозок грузов по сети РЖД для поставок на внешние рынки (экспорт и транзит) в отчетный период составили 8,95 млн тонн (+5,5%). В том числе в порты было отгружено 7,18 млн тонн (+6,9%), на погранпереходы – 1,77 млн тонн (+0,2%).

Доля экспортных и транзитных грузоперевозок на сухопутные переходы и в порты



В российские порты было направлено 7,08 млн тонн грузов (+7,6% за неделю), в порты соседних стран – 0,1 млн тонн (-25,7%).

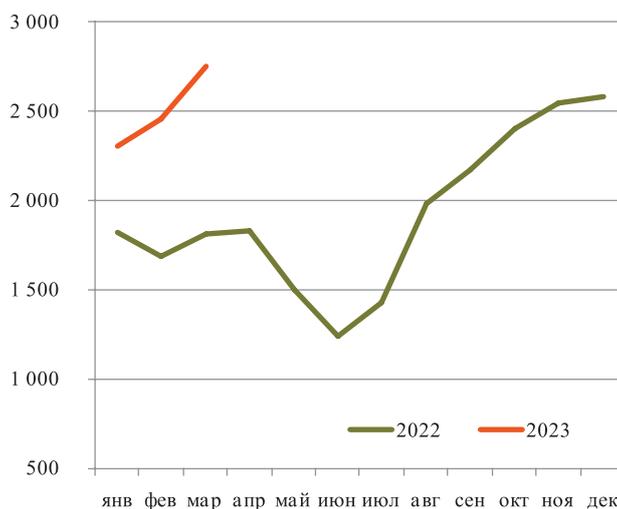
Объемы железнодорожных отправок грузов для транспортировки морским путем, тыс. тонн



ОБЪЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНОВЫХ ГРУЗОВ В РФ В МАРТЕ

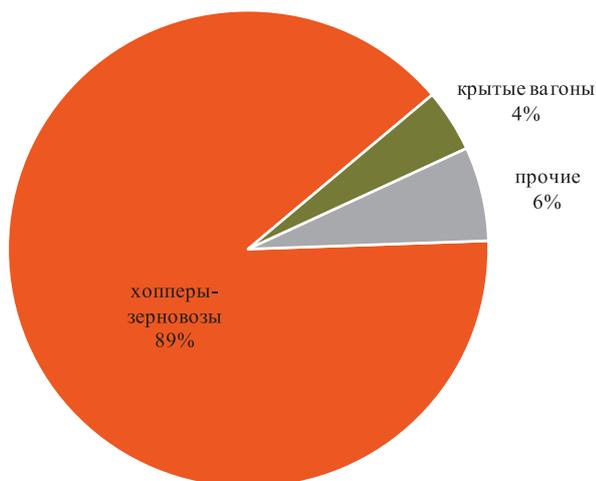
В марте по сети РЖД было перевезено более 2,7 млн тонн зерновых грузов (+12% к объемам февраля).

Суммарные объемы перевозок зерновых грузов по сети РЖД, тыс. тонн



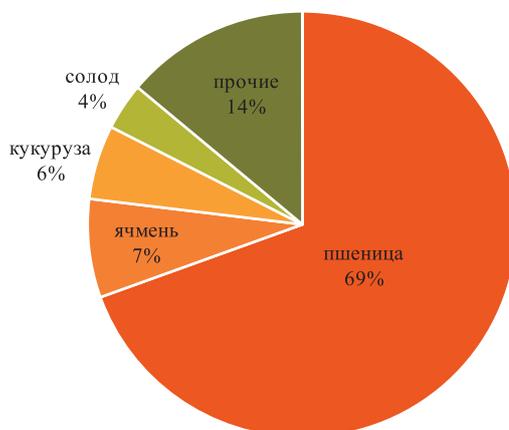
Большая часть перевозок, как обычно, осуществлялась хопперами-зерновозами (89%), доли использования крытых и прочих видов вагонов составили 4% и 6% соответственно.

Задействованный в перевозках зерновых грузов подвижной состав



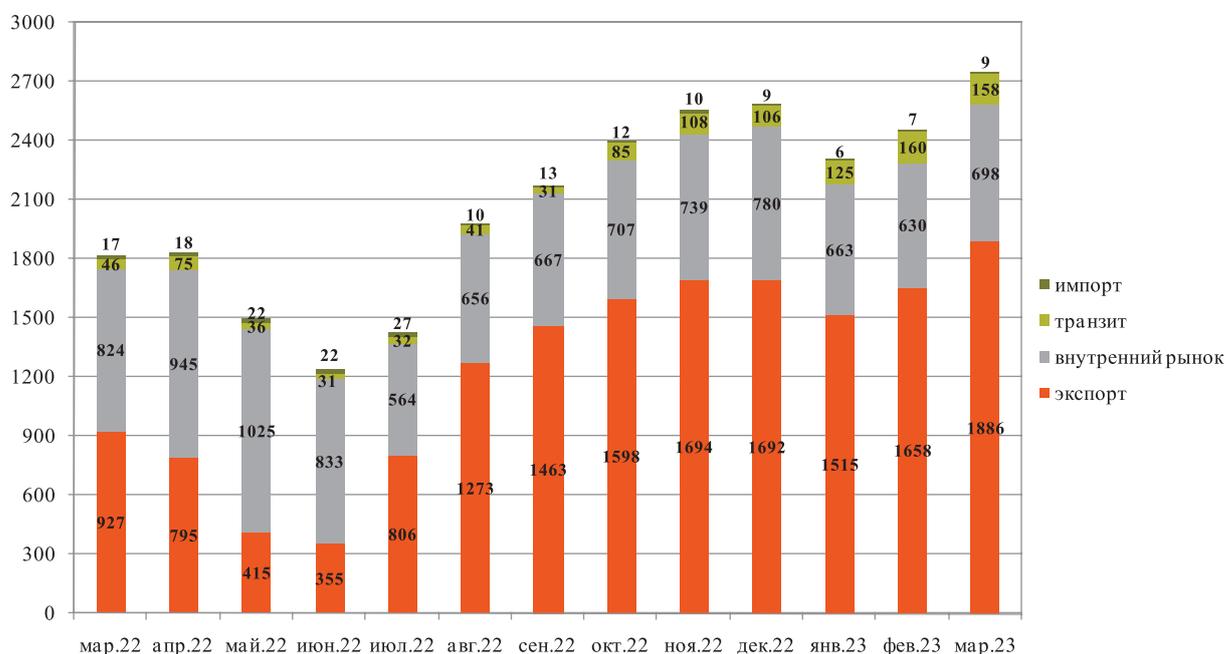
Объемы транспортировки пшеницы, основной перевозимой культуры, в марте составили 1,9 млн тонн (+9% к показателям февраля). Поставки кукурузы еще немного увеличились (+3%, до 155 тыс. тонн), также выросли показатели перевозок ячменя (+2%, до 205 тыс. тонн) и солода (+31%, до 98 тыс. тонн).

**Основная номенклатура железнодорожных перевозок
зерновых грузов по сети РЖД, тыс. тонн**



Почти 70% перевозимых зерновых грузов адресовано на экспорт. На внутренний рынок направлено 25% от общего объема, на транзит пришлось 6%, показатели импорта остаются минимальными.

Структура железнодорожных перевозок зерновых грузов по сети РЖД, тыс. тонн

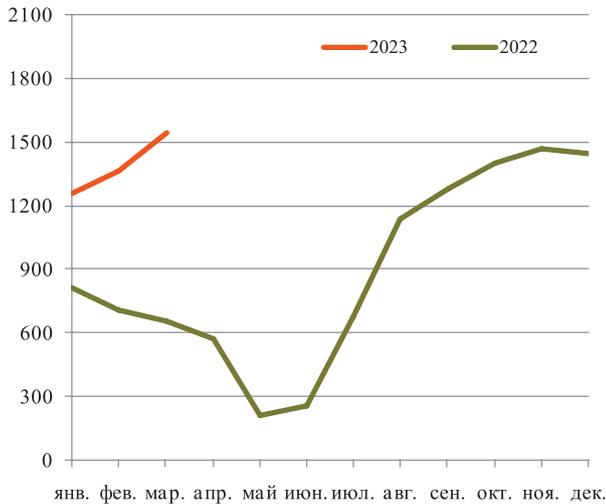


По сети РЖД на внешние рынки (экспорт и транзит) в марте было отправлено чуть больше 2 млн тонн зерновых (+12% к февралю). В порты отгружено 1,5 млн тонн (+10%), на сухопутные погранпереходы – 524 тыс. тонн (+20%).

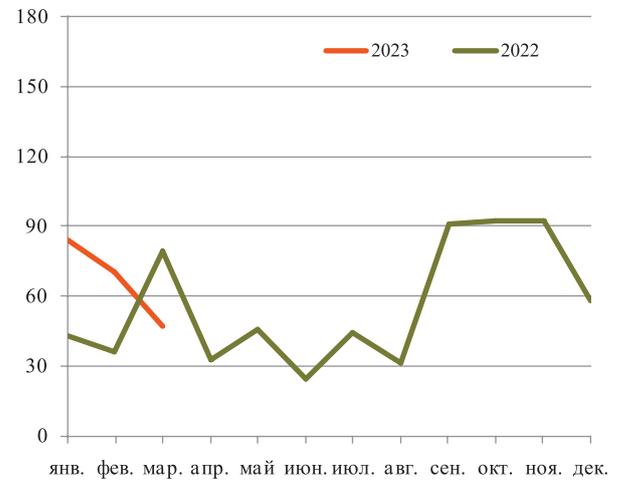
Экспорт из РФ вырос на 14% до 1,88 млн тонн, в том числе морским путем перевезено 1,4 тыс. тонн (+11%), а через сухопутные погранпереходы прошло 453 тыс. тонн (+25%).

В марте на внешние рынки поставлено 1,54 млн тонн пшеницы (+13%), 47 тыс. тонн ячменя (-33%) и 86 тыс. тонн кукурузы (-2%).

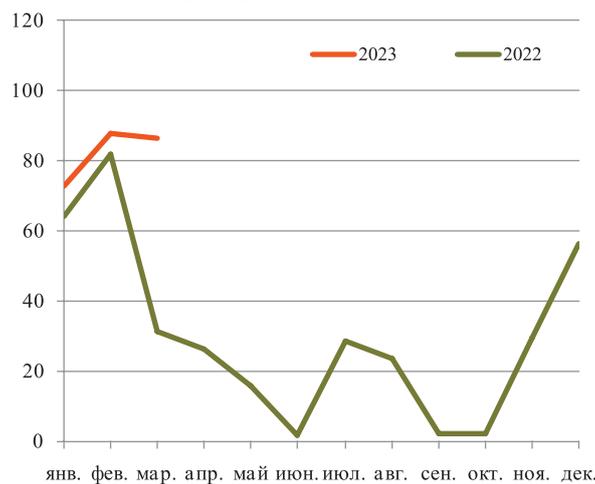
Объемы экспортных железнодорожных перевозок пшеницы, тыс. тонн



Объемы экспортных железнодорожных перевозок ячменя, тыс. тонн

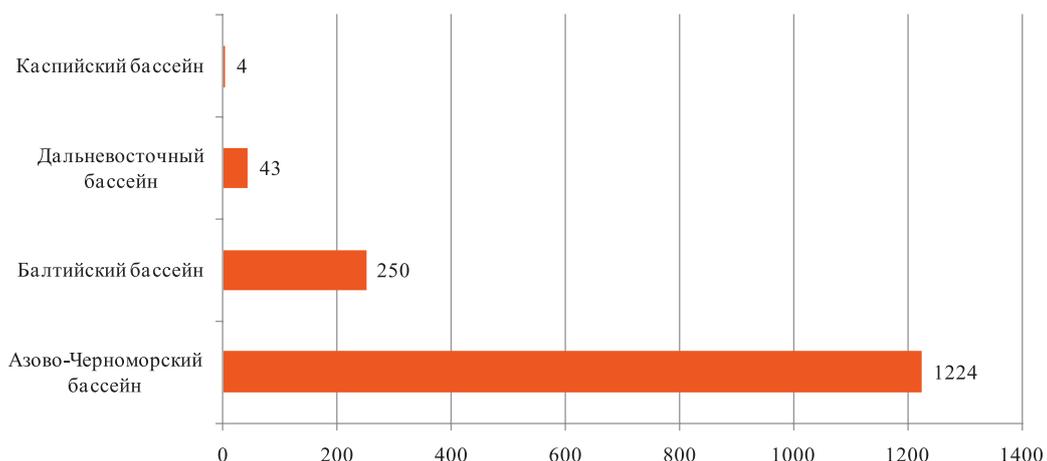


Объемы экспортных железнодорожных перевозок кукурузы, тыс. тонн



В марте объемы экспортных отправок зерна из портов РФ выросли до 1,27 млн тонн (против 1,19 млн тонн в феврале), при этом поставки по сети РЖД в порты других стран увеличились на 27% до 247 тыс. тонн.

Совокупные объемы железнодорожных отправок зерновых грузов для транспортировки морским путем, тыс. тонн



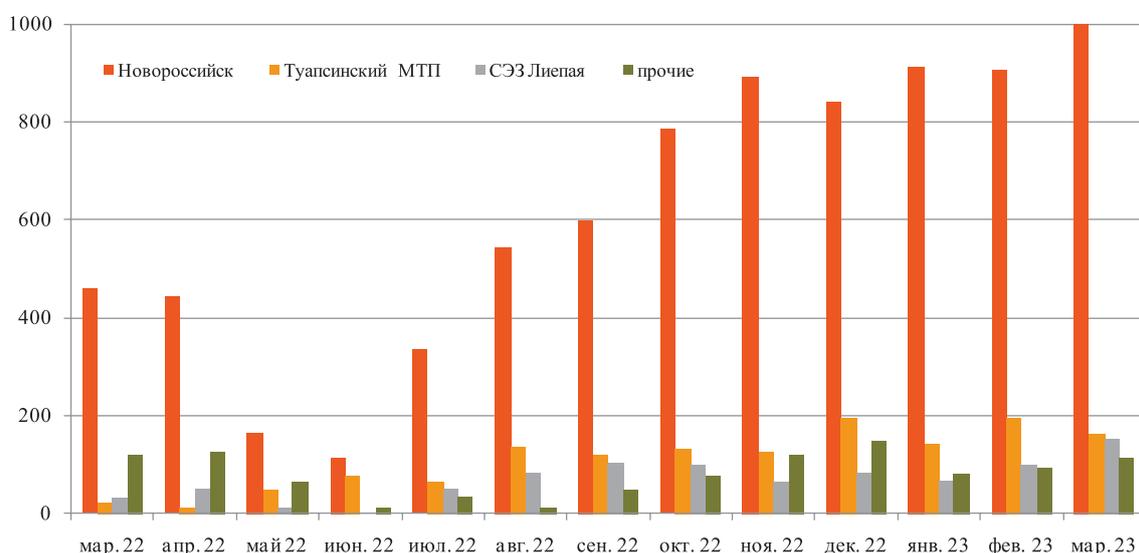
Транзитные поставки сократились на 2% до 157,8 тыс. тонн, из этих объемов 87 тыс. тонн ушло в порты, а 71 тыс. тонн перевезена железнодорожным транспортом.

Распределение железнодорожных поставок транзита в порты, тыс. тонн



В марте поставки в порт Лиепая заметно увеличились и составили 153,3 тыс. тонн (+55%). Объемы поставок российского зерна в порт Туапсе тем временем сократились на 17% до 161,2 тыс. тонн.

Объемы экспортных железнодорожных поставок зерновых грузов в порты, тыс. тонн



Объемы транспортировки зерновых грузов через сухопутные погранпереходы в марте составили 691 тыс. тонн, при этом 453,2 тыс. тонн было поставлено на экспорт и 9,2 тыс. тонн импортировано. Из соседних государств в сеть РЖД поступило 157,8 тыс. тонн зерна, из них почти 71 тыс. тонн отправлено на внешние рынки по железной дороге через другие пограничные пункты страны.

Объемы перевозок зерновых грузов через сухопутные погранпереходы, тыс. тонн

	по прибытию	по отправлению
Россия – Казахстан	158,8	290,7
Булаево 1	8,3	0
Канисай	0	9,2

	по прибытию	по отправлению
Карталы 1	13	18,9
Кигаш	88	2,5
Кулунда-эксп.	2,4	95,5
Локоть эксп.-на-Рубцовск	1,3	49
Мамлютка	10	0
Озинки-эксп.	0,6	28,1
Орск-Новый Город-эксп.	0,1	2,7
Петропавловск-эксп.	14,6	83,9
Россия – Беларусь	7,5	18,8
Красное-эксп.	5,3	10,7
Рудня-эксп.	0	5
Злынка-эксп.	2,1	3,1
Россия – Китай	0	98,1
Гродеково	0	76,5
Забайкальск	0	17,1
Россия – Азербайджан	0	108,5
Самур-эксп.	0	108,5
Россия – Латвия	0,4	3,1
Посинь-эксп.	0,4	3,1
Россия – Монголия	0	3,4
Наушки 1	0	0
Наушки 2	0	3,4
ВСЕГО		691
экспорт		453,2
транзит по прибытию		157,8
транзит по отправлению		70,8
импорт		9,2

ПАРК ХОППЕРОВ-ЗЕРНОВОЗОВ В АПРЕЛЕ

На вторичном рынке, по нашим данным, сменились собственники порядка 560 хопперов-зерновозов.

Парк вагонов для перевозок зерновых грузов в странах колеи 1520 мм за прошлый месяц увеличился на 1 147 единиц. В частности, зарегистрировано 1 248 зерновозов (-155), из этого количества новостроя – 1 127 (месяцем ранее – 1 305).

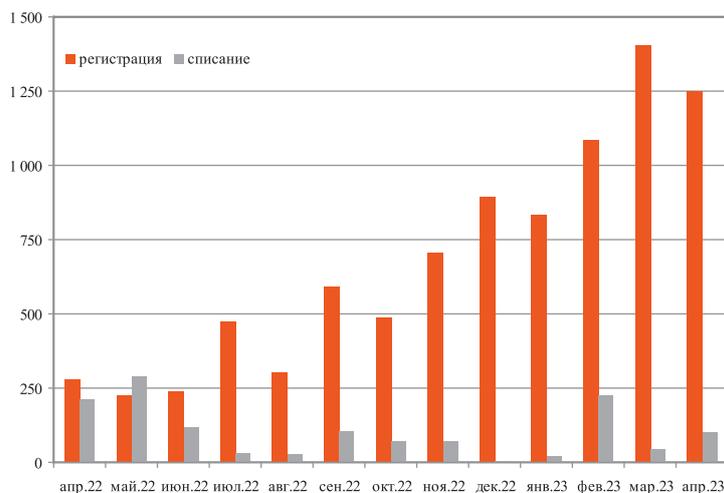
Государство приписки	Количество, единиц
РФ	1 227
Узбекистан	21
Всего	1 248

С учета снят за указанное время 101 такой хоппер (+56).

Государство приписки	Количество, единиц
РФ	100
Латвия	1
Всего	101

Отметим также, что с РФ на Казахстан была изменена страна приписки 16 вагонов.

Объемы регистрации и списания хопперов-зерновозов, единиц



Структура парка хопперов-зерновозов (по состоянию на конец апреля 2023 года)*

Государство приписки	Количество, единиц	Доля от общего парка	Изменение за месяц, единиц	Средний возраст парка, лет
до истечения срока службы	76 920	98%	+1 083	11
после истечения срока службы	1 948	2%	+64	39
Всего	78 868	100%	+1 147	12
<i>в том числе:</i>				
РФ				
до истечения срока службы	59 264	100%	+1 111	8
после истечения срока службы	161	0%	=	37
Итого	59 425	100%	+1 111	8
Казахстан				
до истечения срока службы	9 853	96%	-30	19
после истечения срока службы	456	4%	+46	38
Итого	10 309	100%	+16	19
Беларусь				
до истечения срока службы	1 241	79%	+5	13
после истечения срока службы	324	21%	-5	38
Итого	1 565	100%	=	18
Узбекистан				
до истечения срока службы	1 269	87%	-26	35
после истечения срока службы	184	13%	+47	41
Итого	1 453	100%	+21	36
Грузия				
до истечения срока службы	1 273	90%	+2	32
после истечения срока службы	135	10%	-2	38
Итого	1 408	100%	=	32
Латвия				
до истечения срока службы	1 179	100%	-1	24
после истечения срока службы	1	0%	=	41
Итого	1 180	100%	-1	24
Литва				
до истечения срока службы	943	92%	-5	32
после истечения срока службы	82	8%	+5	43
Итого	1 025	100%	=	33
Молдова				
до истечения срока службы	820	92%	+29	31
после истечения срока службы	76	8%	-29	42
Итого	896	100%	=	32
Азербайджан				
до истечения срока службы	615	91%	-2	17
после истечения срока службы	58	9%	+2	37
Итого	673	100%	=	19

Государство приписки	Количество, единиц	Доля от общего парка	Изменение за месяц, единиц	Средний возраст парка, лет
Туркменистан				
до истечения срока службы	160	29%	=	19
после истечения срока службы	390	71%	=	39
Итого	550	100%	=	33
Эстония				
до истечения срока службы	202	100%	=	30
после истечения срока службы	0	0%	=	-
Итого	202	100%	=	30
Таджикистан				
до истечения срока службы	60	46%	=	37
после истечения срока службы	70	54%	=	39
Итого	130	100%	=	38
Армения				
до истечения срока службы	41	100%	=	42
после истечения срока службы	0	0%	=	-
Итого	41	100%	=	42
Кыргызстан				
до истечения срока службы	0	0%	=	-
после истечения срока службы	11	100%	=	34
Итого	11	100%	=	34

* – без учета данных по Украине



ПАО «КРЮКОВСКИЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД» *Создает новое, сохраняя традиции!*



39621, Украина, г. Кременчуг, ул. Ивана Приходько, 139; Тел.: +38(0536)76-94-54, 76-94-74, 76-90-72;
Факс.+38(0536)74-36-20; e-mail: kvsz@kvsz.com, vagontf@kvsz.com, pastrain@kvsz.com;
www.kvsz.com

ПАРК ХОППЕРОВ-МИНЕРАЛОВОЗОВ В АПРЕЛЕ

По нашим оценкам, в сделках между независимыми друг от друга компаниями было задействовано порядка 1 810 хопперов-минераловозов.

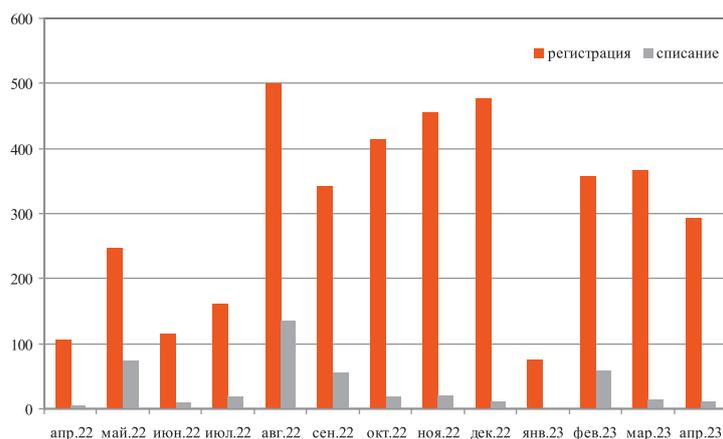
Парк вагонов данного типа в апреле увеличился на 282 единицы. В частности, зарегистрировано 293 минвоза (-74), в том числе 144 новостроя (-131).

Государство приписки	Количество, единиц
РФ	144
Беларусь	139
Узбекистан	10
Всего	293

С учета сняли, по нашим оценкам, 11 минераловозов (-3).

Государство приписки	Количество, единиц
Узбекистан	8
РФ	3
Всего	11

Объемы регистрации и списания хопперов-минераловозов, единиц



Структура парка хопперов-минераловозов (по состоянию на конец апреля 2023 года)*

Государство приписки	Количество, единиц	Доля от общего парка	Изменение за месяц, единиц	Средний возраст парка, лет
до истечения срока службы	44 941	99%	+262	11
после истечения срока службы	467	1%	+20	33
Всего	45 408	100%	+282	11
<i>в том числе:</i>				
РФ				
до истечения срока службы	35 997	99%	+144	11
после истечения срока службы	289	1%	-3	31
Итого	36 286	100%	+141	11
Беларусь				
до истечения срока службы	7 123	100%	+138	8
после истечения срока службы	18	0%	+1	35
Итого	7 141	100%	+139	8
Литва				
до истечения срока службы	598	92%	-6	17
после истечения срока службы	50	8%	+6	36
Итого	648	100%	=	18

Государство приписки	Количество, единиц	Доля от общего парка	Изменение за месяц, единиц	Средний возраст парка, лет
Туркменистан				
до истечения срока службы	636	100%	=	8
после истечения срока службы	2	0%	=	43
Итого	638	100%	=	8
Узбекистан				
до истечения срока службы	420	80%	-14	29
после истечения срока службы	107	20%	+16	36
Итого	527	100%	+2	31
Эстония				
до истечения срока службы	104	100%	=	20
после истечения срока службы	0	0%	=	-
Итого	104	100%	=	20
Казахстан				
до истечения срока службы	63	100%	=	36
после истечения срока службы	0	0%	=	-
Итого	63	100%	=	36
Грузия				
до истечения срока службы	0	0%	=	-
после истечения срока службы	1	100%	=	33
Итого	1	100%	=	33

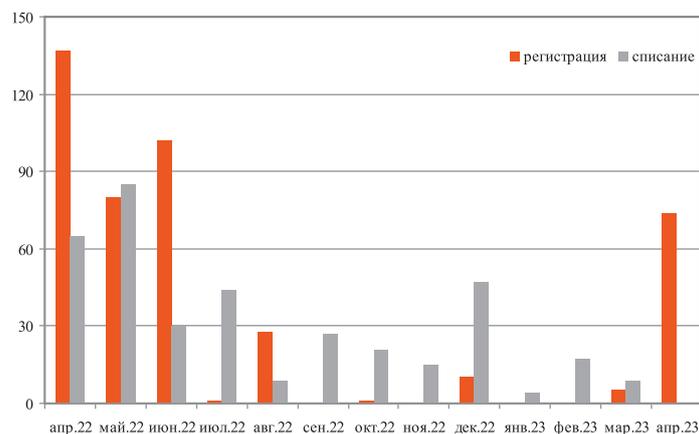
* – без учета данных по Украине

ПАРК ХОППЕРОВ-ЦЕМЕНТОВОЗОВ В АПРЕЛЕ

На вторичном рынке, по нашим данным, смены собственников хопперов-цементовозов не зафиксировано. Парк вагонов данного типа в странах колеи 1520 мм за месяц увеличился на 74 единицы. Так, зарегистрировано 74 цементовоза (+69); в том числе оформлено 65 новых вагонов (+65).

Государство приписки	Количество, единиц
РФ	65
Казахстан	9
Всего	74

Объемы регистрации и списания хопперов-цементовозов, единиц



Структура парка хопперов-цементовозов (по состоянию на конец апреля 2023 года)*

Государство приписки	Количество, единиц	Доля от общего парка	Изменение за месяц, единиц	Средний возраст парка, лет
до истечения срока службы	32 701	96%	+37	14
после истечения срока службы	1 412	4%	+37	40
Всего	34 113	100%	+74	15
<i>в том числе:</i>				
РФ				
до истечения срока службы	23 430	99%	+64	12
после истечения срока службы	191	1%	+1	35
Итого	23 621	100%	+65	12
Казахстан				
до истечения срока службы	4 487	99%	+9	11
после истечения срока службы	25	1%	=	45
Итого	4 512	100%	+9	11
Беларусь				
до истечения срока службы	1 784	97%	=	17
после истечения срока службы	51	3%	=	33
Итого	1 835	100%	=	17
Узбекистан				
до истечения срока службы	1 628	90%	-5	33
после истечения срока службы	174	10%	+5	38
Итого	1 802	100%	=	34
Литва				
до истечения срока службы	400	60%	-21	30
после истечения срока службы	272	40%	+21	39
Итого	672	100%	=	34
Туркменистан				
до истечения срока службы	352	74%	=	19
после истечения срока службы	125	26%	=	40
Итого	477	100%	=	24
Грузия				
до истечения срока службы	36	10%	+2	36
после истечения срока службы	333	90%	-2	44
Итого	369	100%	=	43
Латвия				
до истечения срока службы	285	100%	=	26
после истечения срока службы	1	0%	=	35
Итого	286	100%	=	26
Молдова				
до истечения срока службы	86	45%	-1	35
после истечения срока службы	107	55%	+1	43
Итого	193	100%	=	40
Армения				
до истечения срока службы	27	23%	-11	41
после истечения срока службы	93	78%	+11	43
Итого	120	100%	=	43
Азербайджан				
до истечения срока службы	100	97%	=	7
после истечения срока службы	3	3%	=	34
Итого	103	100%	=	8
Эстония				
до истечения срока службы	86	99%	=	18
после истечения срока службы	1	1%	=	39
Итого	87	100%	=	18
Таджикистан				
до истечения срока службы	0	0%	=	-
после истечения срока службы	36	100%	=	40
Итого	36	100%	=	40

* – без учета данных по Украине

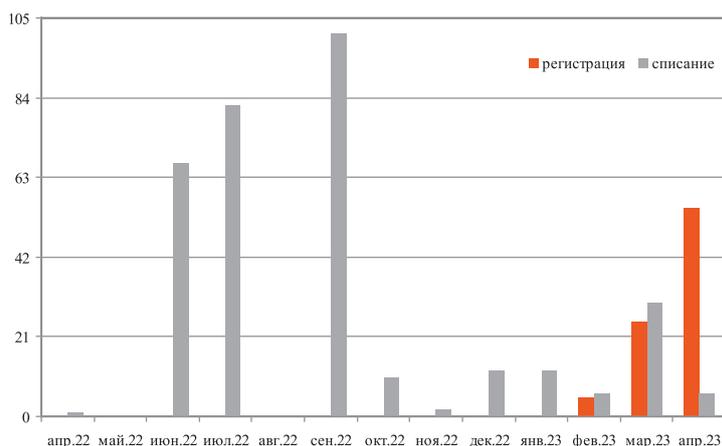
ПАРК ХОППЕРОВ-ОКАТЫШЕВОЗОВ В АПРЕЛЕ

На вторичном рынке, по нашим данным, смены собственников окатышевозов не зафиксировано.

Парк подвижного состава указанного типа на пространстве колеи 1520 мм в апреле увеличился на 49 единиц. В частности, в РФ зарегистрировано 55 вагонов (+30); весь объем – новострой (+30).

Вместе с тем списано 6 окатышевозов (-24, в РФ).

Объемы регистрации и списания хопперов-окатышевозов, единиц



Структура парка хопперов-окатышевозов (по состоянию на конец апреля 2023 года)*

Государство приписки	Количество, единиц	Доля от общего парка	Изменение за месяц, единиц	Средний возраст парка, лет
до истечения срока службы	1 977	97%	+55	5
после истечения срока службы	62	3%	-6	31
Всего	2 039	100%	+49	6
<i>в том числе:</i>				
РФ				
до истечения срока службы	1 605	98%	+55	4
после истечения срока службы	33	2%	-6	21
Итого	1 638	100%	+49	4
Казахстан				
до истечения срока службы	372	100%	=	10
после истечения срока службы	0	0%	=	-
Итого	372	100%	=	10
Туркменистан				
до истечения срока службы	0	0%	=	-
после истечения срока службы	23	100%	=	44
Итого	23	100%	=	44
Кыргызстан				
до истечения срока службы	0	0%	=	-
после истечения срока службы	3	100%	=	35
Итого	3	100%	=	35
Узбекистан				
до истечения срока службы	0	0%	=	-
после истечения срока службы	3	100%	=	37
Итого	3	100%	=	37

* – без учета данных по Украине

ЦЕНЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ В АПРЕЛЕ

Продукция	Год выпуска	Цены предложения на вторичном рынке*	Изм. за месяц	Цены предложения на первичном рынке**	Предлагаемые на вторичном рынке модели
Полувагон с разгрузочными люками	2022	3,52 - 3,74	-	3,70 - 4,75	12-132, 12-9766
	2015 -2018	3,20 - 3,70	-		12-132, 12-783
	2004 -2009	1,83 - 2,18	-		12-132, 12-296, 12-9085
	2001	1,38	-		12-132
Цистерна для светлых нефтепродуктов	2008 -2010	2,50 - 2,63	-	4,100 - 4,50	15-1547-03, 15-150-02, 15-740, 15-150-04, 15-5103-07, 15-1213
	1998 - 2003	1,79 - 2,28	-		15-740, 15-5103, 15-1547-03
Цистерна для вязких нефтепродуктов	2008-2010	2,63 -2,75	-	-	15-156-01, 15-1566-06
Крытый вагон	2009 -2013	2,67 - 3,17	-	4,50 - 5,75	11-7038, 11-1807-01
	1991 - 1995	1,63 - 1,92			11-270
Хоппер-минераловоз	2014-2017	3,09 -3,54	-	4,20 - 4,70	19-153-01, 19-153-02, 19-5153
Платформа фитинговая 40-футовая	2020 -2022	3,50 - 4,04	-	3,50 - 4	13-9744-06, 13-9990
Платформа фитинговая 80-футовая	2014 -2015	2,70 -3,10	-	3,80 - 4,65	13-9781
Платформа для лесоматериалов	2014 - 2017	2,63 - 3,13	-	3,90 - 4,50	13-198, 13-2114-07
Платформа универсальная	2001 - 2007	2,17 - 2,29	-	3,80 - 4	13-2114
Думпкар четырехосный	2013 - 2014	3,78 - 3,83	-	5,30 - 6,55	31-675, 31-1155

* – цены на вторичном рынке указаны в млн руб., без НДС, с учетом планового ремонта, на условиях франко-склад поставщика;

** – цены на первичном рынке указаны в млн руб., без НДС, по нашим оценкам

ЦЕНЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ НЕКОТОРЫХ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ В АПРЕЛЕ

Крупное литье. Балки надрессорные

Продукция	Год выпуска	Цены*	Изм. за месяц
Балки надрессорные (новые)	2022 - 2023	90 417 - 104 167	-
Балки надрессорные (освидетельствованные)	2015 - 2021	70 833 - 79 000	-7 892
Балки надрессорные (освидетельствованные)	2010 - 2014	66 667 - 70 000	-6 042
Балки надрессорные (освидетельствованные)	2005 - 2009	62 500 -66 667	-1 667
Балки надрессорные (освидетельствованные)	2000 - 2004	58 333 - 62 750	+2 729
Балки надрессорные (освидетельствованные)	1995 - 1999	50 000 - 58 333	+5 792
Балки надрессорные (освидетельствованные)	1993 - 1994	41 667 - 50 000	-

Крупное литье. Рамы боковые

Продукция	Год выпуска	Цены*	Изм. за месяц
Рамы боковые (новые)	2022 -2023	90 417 - 104 167	-
Рамы боковые (освидетельствованные)	2015 - 2021	75 000 - 79 167	-6 250
Рамы боковые (освидетельствованные)	2010 - 2014	70 833 - 75 000	-2 959
Рамы боковые (освидетельствованные)	2005 - 2009	66 667 - 70 833	+667
Рамы боковые (освидетельствованные)	2000 - 2004	62 500 - 66 667	+4 850
Рамы боковые (освидетельствованные)	1995 - 1999	54 167 - 62 500	+7 334
Рамы боковые (освидетельствованные)	1993 - 1994	45 833 - 54 167	-

Колесные пары

Продукция	Цены*	Изм. за месяц
Колесные пары типа РУ1Ш-957-Г с буксовыми узлами (ГОСТ 4835-2006)	255 000 - 291 667	+2 834
Колесные пары с буксовыми узлами, СОНК	210 000 - 245 833	+8 417
Колесные пары с толщиной ободов 70-79 мм (освидетельствованные)	202 500 - 208 333	+12 164
Колесные пары с толщиной ободов 60-69 мм (освидетельствованные)	200 000 - 204 167	+15 917
Колесные пары с толщиной ободов 50-59 мм (освидетельствованные)	191 667 - 195 833	+26 334
Колесные пары с толщиной ободов 40-49 мм (освидетельствованные)	179 167 - 187 500	+38 834
Колесные пары с толщиной ободов 30-39 мм (освидетельствованные)	141 667 - 162 500	+31 251
Колесные пары с толщиной ободов 24-29 мм (освидетельствованные)	75 000 - 115 000	-250

* – цены за единицу продукции указаны в руб., без НДС, на условиях франко-склад поставщика

СЕРТИФИКАЦИЯ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РС ФЖТ В АПРЕЛЕ

В апреле ФБУ РС ФЖТ выдало сертификаты соответствия нормам безопасности на железнодорожном транспорте пяти производителям на пять видов комплектующих для грузовых вагонов. Отметим, что для колесных пар типа РУ1Ш-957-Г НовоТехРейла и новочеркасского Завода КПИ это было первое лицензирование.

РС ФЖТ в прошлом месяце выдал следующие сертификаты:

Производители	Продукция	Окончание действия сертификатов
НовоТехРейл, г. Новозыбков	колесная пара типа РУ1Ш-957-Г без буксовых узлов ГОСТ 4835-2013	18.04.2028
Luoyang LYC Bearing Co. Ltd., Китай (заявитель НЭМЗ «Тайра»)	подшипник роликовый конический двухрядный (конструкторская документация 3506/177.787-2LS)	13.04.2024
Рубцовский филиал Алтайвагона	автосцепка СА-3 (конструкторская документация 2150.10.000-0)	13.04.2028
	хомут тяговый (чертеж 2150.00.001-2)	02.04.2028
Тверской вагоностроительный завод	ось чистовая типа РУ1Ш-ОС-В-2 (чертежи 875.16.001, 875.16.002)	05.04.2028
	ось чистовая типа РВ3Ш-ОС-В-2 (чертеж 4096.10.011)	
Завод кузнечно-прессовых изделий, г. Новочеркасск	колесная пара типа РУ1Ш-957-Г без буксовых узлов ГОСТ 4835-2013	02.04.2028

За тот же период истекли и не были продлены сроки действия следующих лицензий:

Производители	Продукция	Окончание действия сертификатов
Завод кузнечно-прессовых изделий, г. Ростов-на-Дону	колесная пара типа РУ1Ш-957-Г без буксовых узлов ГОСТ 4835-2013	14.04.2023
Рубцовский филиал Алтайвагона	клин тягового хомута (чертеж 2150.00.002-2)	10.04.2023
Новозыбковский машиностроительный завод	резервуар воздушный типа Р7-78	25.04.2023

Сертификаты на комплектующие для грузовых вагонов, выданные РС ФЖТ (по состоянию на 1 марта 2023 года)*:

Казахстан

Производители	Продукция	Окончание действия сертификатов	Установочные серии, единиц
Ходовая часть			
Подшипники буксовые			
Степногорский подшипниковый завод	подшипник роликовый радиальный с короткими цилиндрическими роликами с уплотнениями сдвоенный типа 46-882726E2MC43	17.10.2027	-
	подшипник роликовый радиальный с короткими цилиндрическими роликами типов 36-232726E2M и 36-42726E2M	08.12.2026	-
	подшипник роликовый радиальный с короткими цилиндрическими роликами типов 30-42726E2M и 30-232726E2M		
Автосцепное устройство			
Автосцепки			
Инжиниринг-маркетинговая компания Format Mach Company	автосцепка СА-3 (конструкторская документация 1835.01.000, 1835.01.000-01, 1835.01.000-02)	21.03.2026	-
Аппараты поглощающие			
Фрейткар Компонентс	аппарат поглощающий фрикционный РТ-120 класса Т1	18.11.2025	-
Упоры передние и задние			
Инжиниринг-маркетинговая компания Format Mach Company	упор передний (чертеж УП1К-1 413041003)	02.03.2023	-
	упор задний (чертеж УЗ1К 413041004)		
Хомуты тяговые			
Инжиниринг-маркетинговая компания Format Mach Company	хомут тяговый (чертеж 1835.00.001)	10.11.2025	-
Материалы ВСП			
Рельсы			
Актюбинский рельсобалочный завод	рельс Р65-ДТ370ИК-Э90АФ-Х/У-А/В/С-Е/Р (чертеж КБ.0012)	24.02.2027	-

Китай

Производители	Продукция	Окончание действия сертификатов	Установочные серии, единиц
Ходовая часть			
Крупное литье (балки надрессорные, рамы боковые)			
Ружоуская компания Тианруй по производству запасных частей, локомотивов и вагонов, Китай (заявитель НИИ Трансмаш, г. Москва)	балка надрессорная (чертеж 100.00.001-6)	21.02.2024	5 989
	рама боковая (чертеж 100.00.002-4)	19.02.2024	11 989
Чунцин Чанчжен Хэви Индастри Ко. Лтд. (заявитель UVZ International S.a.r.l.)	рама боковая (чертеж ИРТ-100.02.001)	-	1 080
Колеса цельнокатанные			
Maanshan Iron & Steel Co., LTD, Китай (заявитель Гарант Рейл Сервис)	колесо цельнокатаное из стали марки 2	16.04.2024	-
Подшипники буксовые			
Luoyang LYC Bearing Co. Ltd., Китай (заявитель НЭМЗ «Тайра»)	подшипник роликовый конический двухрядный (конструкторская документация 3506/177.787-2LS)	13.04.2024	-
Luoyang LYC Bearing Co. Ltd., Китай (заявитель Север-ТрансКом)	подшипник конический двухрядный (конструкторская документация 350630/TL)	14.02.2024	-
Wafangdian Bearing Group Corp., Китай (заявитель Гарант Рейл Сервис)	подшипник конический двухрядный (конструкторская документация 353130X2)	30.01.2028	-
Luoyang LYC Bearing Co. Ltd., Китай (заявитель Новая вагоноремонтная компания)	узел подшипниковый кассетного типа TBU в габаритах 150x250x160	27.10.2023	-

США

Производители	Продукция	Окончание действия сертификатов
Ходовая часть		
Подшипники буксовые		
The Timken Corporation (заявитель Тимкен-Рус Сервис Компани)	подшипники буксовые Тимкен AP BEARING APPLICATION CLASS G (7x12), конструкторская документация E-53407 и E-53489	30.07.2023

Беларусь

Производители	Продукция	Окончание действия сертификатов
Тормозное оборудование		
Соединительные рукава		
Трансвагонмаш	рукав соединительный типа P1 (типоразмер P17Б)	18.12.2024

* – перечислены не все, а лишь основные позиции по комплектующим, подлежащим обязательной сертификации

Сертификаты на комплектующие для грузовых вагонов в РФ, выданные в РС ФЖТ в апреле

Смотрите в приложении

ЦЕНЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ТОРМОЗНЫХ КОЛОДОК В МАЕ

Предприятия	Продукция	Цена за единицу, в руб., на условиях франко-завод, без НДС	Изм. за месяц
Барнаулский завод автоформованных термостойких изделий	колодка тормозная композиционная со стальным каркасом из композиции шифра ТИИР-303 (документация М 659.000, исполнения М659.000 и М659.000-01)	1 600	=
	колодка тормозная композиционная с сетчато-проволочным каркасом исполнения 25610-Н из композиции шифра ТИИР-300	1 000	
Завод тормозных уплотнительных и теплоизоляционных изделий, г. Санкт-Петербург	колодка тормозная композиционная со стальным каркасом из композиции шифра ТИИР-303 (деталь М 659.000)	1 600	+0,50
	колодка тормозная композиционная с сетчато-проволочным каркасом исполнения 25610-Н из композиции шифра ТИИР-300	800	-750
УралАТИ, г. Асбест, Свердловская обл.	колодка тормозная композиционная со стальным каркасом из композиции шифра ТИИР-303 (деталь М 659.000)	1 120 - 1 400	=
	колодка тормозная композиционная с сетчато-проволочным каркасом исполнения 25610-Н из композиции шифра ТИИР-300	720 -980	

ЦЕНЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРОФИЛЯ ВАГОННОЙ СТОЙКИ В МАЕ

Предприятия	Марка стали	Цена за кг, для партии до 1 тонны, в руб., франко-завод, без НДС	Изм. за месяц
Евраз НТМК	12Г2ФД	111,25	+10,39
	09Г2СД	109,30	+10,18
	09Г2С	105,40	+9,82

ЦЕНЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ДВУТАВРОВЫХ ПРОФИЛЕЙ ХРЕБТОВЫХ БАЛОК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В МАЕ

Предприятия	Марка стали	Цена за кг, для партии до 1 тонны, в руб., франко-завод, без НДС	Изм. за месяц
Евраз НТМК	12Г2ФД	118,80	+11,05
	09Г2СД	117,10	+10,95
	09Г2С	113,55	+10,55

ЦЕНЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ УГОЛКОВ ГОРЯЧЕКАТАНЫХ РАЗМЕРОМ 160X100X10 ММ В МАЕ

Предприятия	Марка стали	Цена за кг, для партии до 1 тонны, в руб., франко-завод, без НДС	Изм. за месяц
Евраз НТМК	12Г2ФД	111,05	+10,34
	09Г2СД	109,55	+10,18
	09Г2С	105,45	+9,87

ТУРКМЕНИСТАН. DEMIRYOLLARY ПОЛУЧИТ ПОСЛЕДНИЕ В РАМКАХ КОНТРАКТА С КИТАЙСКИМ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ CRRC ZIYANG ТЕПЛОВОЗЫ

Туркменский железнодорожный оператор АООТ Demirýollary в мае этого года получит по заказу два грузовых магистральных тепловоза (двухсекционных модели СКД9А-1), их доставят на станцию Ашгабата из Китая. Контракт стоимостью \$58,5 млн, подписанный между Demirýollary и CRRC Ziyang 11 февраля 2022 года, предусматривал закупку в общей сложности 15 таких тепловозов. К 15 апреля 2023 года 13 единиц уже поступили в Туркменистан.

Тепловозы оснащены дизельными двигателями повышенной мощности (1 600 кВт), за счет чего способны перевозить большие объемы грузов со скоростью 100 км/ч.

После прибытия двух оставшихся по контракту тепловозов общее количество локомотивов производства CRRC Ziyang, поставленных Туркменистану, достигнет 281 единицы. С 2004 года по 2016 год китайская компания отправляла в страну дизельные пассажирские, грузовые высокой мощности, дизельные маневровые локомотивы – в общей сложности 251.

Кроме того, в январе 2023 года агентство Türkmen Demirýollary подписало с компанией CRRC Ziyang онлайн-контракт на поставку запчастей для локомотивов на сумму более \$30 млн.

CRRC Ziyang является крупнейшим поставщиком локомотивов и оборудования для железнодорожного транспорта в Туркменистан. Предприятие было основано в 1966 году. Завод расположен в городе Цзыян в провинции Сычуань.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ТУРКМЕНИСТАНА И РЖД ПОДПИСАЛИ ДОКУМЕНТЫ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Туркменский государственный железнодорожный оператор Demirýollary и ОАО «РЖД» в ходе прошедшей в Ашгабате отраслевой выставки «Международные транспортно-транзитные коридоры: взаимосвязь и развитие» подписали ряд документов о совместной деятельности.

В частности, меморандум о сотрудничестве между ООО «РЖД Интернешнл» и Demirýollary предусматривает реализацию проекта реконструкции вагоноремонтного завода в туркменском городе Гызыларбат. На предприятии, которое было построено в 1881 году, выполнят модернизацию для современного обслуживания и ремонта вагонного парка для железных дорог Туркменистана и соседних стран.

Меморандум, подписанный Demirýollary и ООО «РЖД-Технологии», предполагает повышение эффективности работы железных дорог Туркменистана за счет развития цифровых технологий. Задачами ООО «РЖД-Технологии» в рамках сотрудничества станут проведение экспертизы пилотных цифровых продуктов на инфраструктуре Demirýollary, формирование краткосрочных и долгосрочных программ совместных мероприятий, проектов и прочее.

ТУРКМЕНИСТАН ОСЕНЬЮ ТЕКУЩЕГО ГОДА ПРИСОЕДИНИТСЯ К ПРОГРАММЕ TRASECA

Осенью 2023 года Туркменистан присоединится к TRASECA – международной программе сотрудничества между Европейским Союзом и странами-партнерами по организации транспортного коридора «Европа – Кавказ – Азия».

Как сообщил генеральный секретарь постоянного секретариата межправительственной комиссии TRASECA Асет Асавбаев, с правовой точки зрения работы в этом отношении уже завершены, все страны TRASECA выразили готовность к принятию Туркменистана в организацию.

С вхождением в TRASECA Туркменистан получит упрощенный доступ в 13 стран-участниц TRASECA, сможет ускорить развитие своего транспортного сектора и процессы цифровизации грузовых перевозок. При этом увеличится и потенциал транспортной сферы в регионе Центральной Азии в целом.

Также отметим, что в 2 мая Исполнительный секретарь Международного центра транспортной дипломатии при ООН (МЦТД) Игорь Рунов представил в Государственной таможенной службе Туркменистана Глобальный транзитный документ (GTrD) по маршруту TRASECA, использование которого осуществляется в рамках Глобальной цифровой сети таможенного транзита (ЦСТТ) и ознакомил со всеми функциональными возможностями этой системы.

ЦСТТ – это гарантийная система нового поколения в области мультимодальных грузовых перевозок, элементами которой является блокчейн, управление таможенными рисками, контролируемый доступ к сети.

Глобальный транзитный документ (GTrD), являющийся универсальным цифровым решением в развитии мультимодальных перевозок, был разработан Постоянным секретариатом Межправительственной комиссии международного транспортного коридора «Европа – Кавказ – Азия» (TRASECA), Международным центром транспортной дипломатии, Межправительственным советом дорожников СНГ, мировыми разработчиками IT-технологий, а также при участии стран, проявивших заинтересованность в пилотном применении GTrD.

В Туркменистане пилотный проект GTrD был запущен в августе 2022 года.

Кроме того, Президент Туркменистана Сердар Бердымухамедов заявил о намерении запустить транспортный коридор «Восток – Запад», который объединит Туркменистан, Иран, Ирак и Турцию.

Подсоединение высокоскоростной автотрассы, объединяющей восточный регион и центр страны, к автобану Ашгабат – Туркменбаши обеспечит выход грузовым автомобилям из Узбекистана к Международному морскому порту на Каспии, а оттуда – на Кавказ, в Европу, на юг России и север Ирана, к Персидскому и Оманскому проливам по морским путям.

Коридор «Восток – Запад», также известный как Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), Средний или Срединный коридор, предназначен для грузоперевозок из Китая в Турцию, а также в страны ЕС и в обратном направлении. Управление и развитие ТМТМ осуществляется консорциумом, созданным участвующими в проекте странами.

По ТМТМ грузы транспортируют в европейские страны двумя путями – через грузинские порты Поти и Батуми и по железной дороге Баку – Тбилиси – Карс. Маршрутный поезд Nomad Express, проходящий через коридор, доставляет грузы в Европу из Китая в среднем в течение 10-12 дней.

Также отметим, что ОАО «Транспортно-логистический центр Туркменистана» стало оператором мультимодального транспортного проекта CASCA+ (Central Asia, South Caucasus, Anatolia).

Мультимодальный транспортный проект CASCA+ является совместной инициативой государственных железных дорог Азербайджана, Грузии, Кыргызстана, Туркменистана, Турции и Узбекистана. Проект объединяет страны Центральной Азии, Южного Кавказа и Анатолии.

Операторами CASCA+ также являются ООО ADY Container (по территории Азербайджана), GR Logistics Terminal (в Грузии), Кыргызская железная дорога (в Кыргызстане), Pacific Eurasia A.S. (в Турции), УП «Узбекжелездорэкспедиция» (в Узбекистане).

В рамках CASCA+ грузы поставляют контейнерными блок-поездами из разных регионов Евразии через страны Центральной Азии, Южного Кавказа и Анатолии по самым коротким и оптимальным маршрутам. Преимуществами этого проекта являются сокращение транзитного времени грузоперевозок, возможность загрузки контейнера до 28 тонн, оптимальные цены, а также наличие собственного парка контейнеров в разных точках маршрута. Кроме того, предоставление комплексных услуг операторами, которые являются официальными экспедиторами государственных железнодорожных администраций, позволяет контролировать перемещение грузов на всех этапах транспортировки.

ПО МАРШРУТУ КИТАЙ – ЕВРОПА ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН ЗА ДЕСЯТЬ ЛЕТ СОВЕРШЕНО БОЛЕЕ 5 ТЫС. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ РЕЙСОВ

За десять лет с начала реализации международного проекта «Пояс и Путь» по маршруту Китай – Европа через Казахстан было выполнено более 5 тыс. железнодорожных рейсов.

«Пояс и Путь» – трансконтинентальная долгосрочная политика и инвестиционная программа, направленная на развитие инфраструктуры и ускорение экономической интеграции стран, расположенных по маршруту исторического Шелкового пути. Инициатива была представлена в 2013 году Китаем и до 2016 года была известна как «Один пояс и Один путь». 28 марта 2015 года официальный проект инициативы был опубликован Национальной комиссией по развитию и реформам (NDRC), Министерством иностранных дел (MOFA) и Министерством торговли (MOFCOM) КНР с разрешения Государственного совета.

В сентябре 2013 года в присутствии глав Казахстана и Китая представители порта Ляньюньган (провинция Цзянсу) и АО «НК "Казакстан темір жолы"» подписали соглашение о сотрудничестве в области совместного строительства каналов для транзитных грузоперевозок и транзитно-распределительных центров. В результате была создана китайско-казахстанская база логистического сотрудничества в Ляньюньгане, которая предоставила Казахстану возможность выхода к морю. Сначала эта база была небольшой площадкой без специальной железной дороги, а за десять лет стала крупным центром комбинированных сухопутно-морских перевозок.

В 2016 году Китай запустил первый грузовой поезд в Европу, следовавший в Польшу. Сейчас это направление активно развивается в рамках инициативы «Пояс и Путь». По данным China State Railway Group Co., в 2022 году по маршруту Китай – Европа было отправлено около 16 тыс. грузовых поездов, которые перевезли 1,6 млн TEU, что соответственно на 9% и 10% больше, чем в 2021 году.

Аналитики отмечают, что за последние три года железнодорожные перевозки по маршруту Китай – Европа через Казахстан оказались актуальными на фоне ограниченных возможностей поставок морским и воздушным транспортом из-за пандемии. Поездами в Европу было отправлено более 109 тыс. тонн различной продукции.

Казахстан, согласно заявлению министра торговли и интеграции Серика Жумангарина, готов увеличить объемы ежегодных поставок пшеницы в КНР до 1 млн тонн и более, для чего есть инфраструктурные возможности. Запланирована пилотная отправка одного железнодорожного состава с зерном в бондовую зону КНР.

За 2022 год объемы транспортировки грузов транзитом по железной дороге Казахстана увеличились на 1,1 млн тонн до 9,4 млн тонн. Транзитные перевозки автотранспортом из КНР возросли в два раза и составили 980,6 тыс. тонн. Казахстан экспортирует в Китай нефть, медь и катоды из меди, медные руды и концентраты, природный газ, ферросплавы, уран, подсолнечное масло. Из КНР завозятся преимущественно электрооборудование, продукция из черных металлов, шины, запчасти для автомобилей и тракторов, дорожная и строительная техника, автомобили.

Напомним, в настоящее время ведутся работы по модернизации торговой инфраструктуры и системы пограничного контроля в МЦПС «Хоргос» и СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», развиваются транзитные направления, в том числе в рамках Транскаспийского международного транспортного маршрута.

В порту Ляньюньган вместе с казахстанско-китайским логистическим терминалом существует необходимая база для беспрепятственного транзита грузов. Кроме того, планируется строительство торгового хаба в Урумчи и Алматы, а также будет открыт третий железнодорожный переход между Казахстаном и Китаем в районе автомобильного пункта пропуска Бахты – Чугучак.

КИТАЙ И МОНГОЛИЯ ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ ДВА НОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОГРАНПЕРЕХОДА

Китай и Монголия намерены открыть два погранперехода для пропуска грузовых поездов. Строительство пункта Гашуун Сухайт (Монголия) – Ганкимаоду (Китай) уже ведется. Этот погранпереход существует с 2004 года, но пока используется только для пропуска грузовых автомобилей. Создание железнодорожного подхода к нему на монгольской территории завершено в 2022 году, необходимо проведение путей в Китае.

Проект пункта пропуска Ханги – Мандал должен быть согласован. В ноябре 2022 года в Монголии было открыто движение по линии, связывающей Зуунбаян со станцией Ханги вблизи границы с КНР. Пока остается нерешенным вопрос продления железной дороги по китайской территории. Погранпереход Ханги – Мандал откроет новый маршрут для экспорта медного концентрата и коксующегося угля в промышленные центры Китая. Также через этот пункт может проходить часть грузопотока, пропускаемого сейчас через другой китайско-монгольский погранпереход, а именно Эрэн-Хото – Замын-Уудэ.

В АФГАНСКИЙ ГОРОД ГЕРАТ ПРИБЫЛ ПЕРВЫЙ ГРУЗОВОЙ ПОЕЗД ИЗ ИРАНА

По информации управления железных дорог Афганистана, 8 мая в провинцию Герат прибыл первый грузовой поезд из Ирана по железной дороге Хаф – Герат.

Как сообщил глава Гератского управления железных дорог Муфтий Мохаммад Насим Мохаммади, состав из 17 вагонов доставил 655 тонн железнодорожного оборудования и расходных материалов для компании, которая построила железнодорожную линию Хаф – Герат.

Эта отправка была тестовой, но вскоре начнется процесс перевозки по железнодорожной линии Хаф – Герат коммерческих грузов.

В ТЕКУЩЕМ ГОДУ В АЛМАТИНСКОМ ОТДЕЛЕНИИ КТЖ ЗАПЛАНИРОВАН КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ 55 КМ ПУТИ

В текущем году в Алматинском отделении магистральной сети Казахстана планируется капитально отремонтировать 55,25 км пути на участках Актогайской, Уштобинской и Алматинской дистанций, а именно на перегонах Каракум – Кокшалгын (17,7 км), Матай – Уштобе (12,5 км), Уштобе – Сарыозек (9,8 км) и Малай-Сары – Сайлы (7 км). Ремонтные работы в регионе уже начались на всех участках.

Стоит отметить, что в Алматинском отделении магистральной сети протяженность бесстыкового пути составляет 1 597,3 км, при этом эксплуатируется 1 116 пар плетей, в том числе по главным путям – 1 091, по станционным – 73.

ОБЪЕМЫ ПОГРУЗКИ В КОСТАНАЙСКОМ ФИЛИАЛЕ КТЖ-ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В АПРЕЛЕ УВЕЛИЧИЛИСЬ

В Костанайском филиале ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» объемы погрузки по итогам апреля составили 2,35 млн тонн. Как сообщил заместитель директора Костанайского отделения ГП Ерден Аманов, в среднем в сутки на станциях региона обрабатывали по 78,4 тыс. тонн.

В частности, цветная руда была погружена на 10 006 вагонов (+74,3 тыс. тонн к показателям аналогичного периода прошлого года), зерно – в 3 865 вагонов (+91,2 тыс. тонн), продукты перемола – в 1 775 вагонов (+19,8 тыс. тонн).

В первую очередь увеличиваются объемы перевозок в Китай и страны Центральной Азии, а также на европейский рынок.

КТЖ ВНЕДРЯЕТ СИСТЕМУ МИКРОПРОЦЕССОРНОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ КАЗАХСТАНСКИХ РАЗРАБОТЧИКОВ

В Казахстане на одной из самых загруженных железнодорожных линий – на участке Достык – Актогай – в опытную эксплуатацию введена система станционной микропроцессорной централизации МПЦ-QZ, созданная казахстанскими специалистами.

Разработка представляет современное платформенное решение, в котором интегрированы функции линейного пункта диспетчерской централизации, автоблокировки, автоматической локомотивной и переездной сигнализации.

Применение МПЦ-QZ позволит максимально автоматизировать управление перевозочным процессом, обеспечить требуемую пропускную способность железнодорожных линий. Встроенная система диагностики и мониторинга позволит значительно сократить эксплуатационные расходы.

ОБЪЕМЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В АРМЕНИИ В I КВАРТАЛЕ ТЕКУЩЕГО ГОДА УВЕЛИЧИЛИСЬ ПОЧТИ НА 10%

По данным статкомитета Армении, в I квартале 2023 года объемы грузоперевозок в стране составили 4,01 млн тонн, что на 9,6% превышает показатели января – марта 2022 года (годом ранее результаты выросли на 9,1% относительно итогов первых трех месяцев 2021 года).

За рассматриваемый период автомобильным транспортом было перевезено 2,56 млн тонн грузов (+12,3%), железнодорожным – 767,4 тыс. тонн (+17,7%), воздушным – 7,4 тыс. тонн (рост в два раза). По магистральному трубопроводу было поставлено 677,9 тыс. тонн природного газа (-6,5%).

При этом грузооборот сократился на 3,6% до 1,493 млрд тонн-км.

ОБЪЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО СЕТИ РЖД ЭКСПОРТНЫХ И ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ СУХОПУТНЫЕ ПОГРАНПЕРЕХОДЫ В АПРЕЛЕ

Смотрите в приложении

ОБЪЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО СЕТИ РЖД ИМПОРТНЫХ И ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ СУХОПУТНЫЕ ПОГРАНПЕРЕХОДЫ В АПРЕЛЕ

Смотрите в приложении

АРМЕНИЯ. ПЛАНЫ ЗАПУСКА НОВОГО МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО МАРШРУТА И ОПЕРАТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ИРАНском ПОРТУ ЧАБАХАР

В Армении межведомственная рабочая группа рассмотрит вопросы запуска международного мультимодального высокоскоростного маршрута и осуществления операторской деятельности в иранском порту Чабахар. Группу возглавит министр экономики Ваан Керобян. Окончательные результаты работы комиссии будут представлены до 1 ноября 2023 года.

Отметим, что Иран намерен соединить свои порты Чабахар (в Оманском заливе) и Бендер-Аббас, Бендер-Хомейни, Хорремшехр (в Персидском заливе) с портами, расположенными в Черном и Каспийском морях, посредством иранской сети железных дорог. Это позволит связать четыре ключевые морских бассейна, а именно Оманский залив, Каспийское (Иран, Азербайджан), Черное (Грузия, Болгария) и Средиземное (Греция) моря. При этом на Южном Кавказе Армения – единственная страна, которая является членом ЕАЭС и, соответственно, служит прямым мостом между Ираном и странами-участницами блока.

Индия тоже заинтересована в выходе на рынок ЕАЭС, особенно с учетом того, что в 2024 году должна стать страной-наблюдателем союза. Инвестиции страны в иранский глубоководный порт Чабахар составляют более \$600 млн. В марте 2021 года посол Индии в Иране заявил, что страна собирается включить Армению в создаваемый через Чабахар транспортный коридор «Север – Юг». В августе того же года армянская сторона выразила готовность участвовать в работах по реализации этой программы. Кроме того, Армения и Индия ведут переговоры по подписанию двустороннего соглашения о международных автомобильных перевозках. В ближайшее время запланированы поставки тестовых контейнеров из Индии в Армению.

Отметим, что принимаемые меры являются частью масштабного проекта международного транспортного коридора «Персидский залив – Черное море», инициированного Ираном. Маршрут должен дополнительно связать Иран с Европой через Армению и Грузию. Вопрос создания МТК обсуждается с 2016 года. Переговоры ведутся на уровне правительств Ирана, Индии и Армении, но к проекту планируется привлечь и частные компании.

Для Ирана путь через Армению станет альтернативой турецко-азербайджанским логистическим маршрутам для поставок в ЕС и Россию, что в определенной мере сбалансирует влияние Турции в регионе.

Индия тоже уже давно ищет возможность диверсификации поставок. В настоящее время индийские грузы проходят через Суэцкий канал, Средиземное море и Гибралтар и прибывают в Гамбург. В Россию индийская продукция также поступает по мультимодальному маршруту: из порта Мумбаи через Суэцкий канал в Новороссийск и регионы РФ. Маршрут через Иран и Армению позволит снизить расходы на логистику на 25%, а также почти вдвое сократить время транспортировки (с 40 дней через Суэцкий канал до 18).

Грузы из Индии можно будет поставлять в порт Чабахар, далее по суше перевозить в Армению (или автомобильным транспортом, или по железной дороге), затем – в Грузию, а оттуда транспортировать в порты Болгарии или Греции либо в Россию (через морские порты или МАПП Верхний Ларс).

МТК «Персидский залив – Черное море» предоставит Индии возможность увеличить присутствие на Южном Кавказе, а также создаст конкуренцию пакистанскому маршруту (проходит через порт Гвадар и соединяет Афганистан и Центральную Азию с Индийским океаном).

Армения, в свою очередь, заинтересована в скорейшей реализации иранского проекта по созданию международного транспортного коридора «Персидский залив – Черное море». Запуск МТК, несомненно, будет способствовать модернизации существующих объектов инфраструктуры и строительству новых, а также даст Армении возможности для наращивания собственного экспорта в Иран, Индию и на рынки ЕС, ЕАЭС. Правда, в стране в настоящее время нет хорошо развитой логистической базы для перевозок больших объемов по указанному маршруту, поэтому активное переключение грузопотоков на армянскую территорию требует решения ряда вопросов. В частности, Армении необходимо восстановить и модернизировать международные трассы и железные дороги, создать соответствующую инфраструктуру, открыть дополнительные КПП, проработать таможенные тарифы и так далее, для чего нужно привлечь инвестиции. Одной из главных задач является завершение строительства автомобильного проекта «Север – Юг». Напомним, что на реализацию четвертой очереди этого транспортного коридора общей стоимостью \$237 млн Армения получает кредит в размере \$150 млн от Евразийского фонда стабилизации и развития (ЕФСР), средствами которого управляет Евразийский банк развития (ЕАБР).

ТАДЖИКИСТАН БУДЕТ ОТПРАВЛЯТЬ ГРУЗЫ ИЗ МОРСКИХ ПОРТОВ ПАКИСТАНА

Нижняя палата парламента Таджикистана ратифицировала соглашение с правительством Пакистана о транзитной торговле, нацеленное в первую очередь на возможность транспортировки грузов через пакистанские морские порты Карачи и Гвадар. Договоренность была достигнута властями двух стран в конце прошлого года.

По словам замминистра транспорта Таджикистана Фаррух Нематзода, одной из главных целей данного документа, текст которого был составлен пакистанским правительством, является развитие торговли посредством транзитных перевозок через территорию Пакистана.

Благоприятным маршрутом для выхода к пакистанским морским портам считаются автодороги от Душанбе до Кабула и далее до Исламабада, протяженность которых составляет 1 044 км.

В настоящее время таджикские грузоперевозчики пользуются в южном направлении в основном морскими портами Ирана. Стоит отметить, что власти Пакистана подготовили и подписали такие соглашения с правительствами некоторых других стран, в частности Узбекистана.

КОНТЕЙНЕРОБОРОТ В ПОРТУ ПОТИ В АПРЕЛЕ УВЕЛИЧИЛСЯ ПОЧТИ ВДВОЕ

В апреле в порту Потти (Грузия) было обработано 53 626 TEU-контейнеров, что на 91,3% превышает показатели аналогичного периода 2022 года. Всего за первые четыре месяца текущего года количество контейнеров, перегруженных APM Terminals Poti, составило 177 900 TEU (+73% в годовом сопоставлении). Кроме того, с начала года оператор APM Terminals Poti принял на 74,6% больше контейнеровозов, чем в январе – апреле 2022 года.

НОВЫЙ ЗЕМСНАРЯД КИТАЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА ДЛЯ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫХ РАБОТ В ПОРТУ ХАЗАР (ТУРКМЕНИСТАН)

Китайская Qingdao Relong Technology Co., Ltd. поставила в Туркменистан еще один высокопроизводительный земснаряд для дноуглубительных работ в порту Хазар.

Производительность судна Relong 650 Model CSD составляет 5 тыс. куб. м/час, земснаряд способен достигать при дноуглублении 20 м.

В связи с развитием перевозок и для обеспечения бесперебойной навигации в Каспийском море спрос на большее количество дноуглубительных судов в этом регионе растет.

В порту Хазар, расположенном на полуострове Челекен, работает компания Dragon Oil из ОАЭ, которая транспортирует добытую нефть морскими танкерами. Dragon Oil ведет деятельность в туркменском секторе Каспийского моря более 20 лет на условиях Соглашения о разделе продукции, инвестировав свыше \$8 млрд.

БАКИНСКИЙ ПОРТ НАПРАВИТ БОЛЕЕ 14 МЛН НА РАСШИРЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТЕРМИНАЛА ПОД ТЯЖЕЛОВЕСНЫЕ ГРУЗЫ

Для расширения инфраструктуры терминала под тяжеловесные грузы ЗАО «Бакинский международный морской торговый порт» (БММТП) подписало контракт с Евро-Азиатской Строительной Корпорацией EVRASCON на общую сумму 14,13 млн.

Контракт предусматривает прокладку четырех параллельных железнодорожных веток суммарной протяженностью 2 155 м, строительство контейнерной площадки общей площадью 13,85 тыс. кв. м., проведение к контейнерной площадке автомобильной дороги протяженностью 130 м и шириной 12 м.

Бакинский международный морской торговый порт расположен в поселке Алят в Гарадагском районе города Баку и занимает площадь 400 га. В настоящее время мощность порта составляет 15 млн тонн сухих грузов и 100 тыс. контейнеров. В БММТП функционирует паромный, контейнерный, сухогрузный и Ro-Ro терминалы, введенные в строй в рамках первого этапа строительства. На следующем этапе годовая пропускная способность порта составит 25 млн тонн грузов и 1 млн контейнеров.

ЧЕРЕЗ ТУРЕЦКИЕ ПРОЛИВЫ В I КВАРТАЛЕ 2023 ГОДА ПРОШЛО ПОЧТИ 20 ТЫС. СУДОВ

Согласно данным главного управления по морским делам при Министерстве транспорта и инфраструктуры Турции, в I квартале 2023 года через турецкие проливы проследовало 19 852 судна, что на 563 единицы флота (или на 2,9%) больше, чем в январе – марте 2022 года.

В частности, через пролив Босфор за три месяца прошло 9 250 судов (+8 738 единиц, или +5,8%), в том числе 1 443 танкера, 697 химовозов и 67 газовозов. Через Дарданеллы проследовало 10 602 судна (против 51 единицы годом ранее), включая 1 535 танкеров, 817 химовозов и 155 газовозов.

В АСТРАХАНИ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО КОНТЕЙНЕРОВОЗА ПРОЕКТА 00108 ДЛЯ МТК «СЕВЕР – ЮГ»

В начале мая на производственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта (ЮЦСС, входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) состоялась закладка первого из четырех контейнеровозов проекта 00108. Строительство этого судна ведется в рамках развитии международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг».

Проект 00108 разработан нижегородским конструкторским бюро «Вымпел» (входит в ОСК). Это первый российский проект универсального сухогруза-контейнеровоза, который сможет перевозить контейнеры международного стандарта, в том числе рефрижераторные.

Размерения судна соответствуют классу «Волго-Дон макс». Контейнеровоз можно будет эксплуатировать в морских районах, а также на внутренних водных путях России, включая Волго-Балтийский водный путь и Волго-Донской судоходный канал, с учетом ограничений по габаритам и осадке.

Пропульсивная установка состоит из двух среднеоборотных дизелей по 1200 кВт и двух винторулевых колонок производства ЦПС «Звездочка» (входит в ОСК). Мощности двух вспомогательных дизель-генераторов по 400 кВт достаточно для обеспечения питания 60 рефрижераторных контейнеров.

Максимальная длина судна составляет 141 м, ширина – 16,9 м, высота борта – 6,3 м, объем грузовых трюмов – 12 тыс. куб. м, дедвейт в море – 9,2 тыс. тонн (при осадке 5,3 м), в реке – 5 тыс. тонн (при осадке 3,6 м), скорость – 10 узлов.

Напомним, ЮЦСС заключил контракт на строительство и поставку четырех универсальных контейнеровозов смешанного плавания повышенной вместимости проекта 00108 в конце декабря 2022 года. Два сухогруза планируется сдать в 2024 году, еще два – в 2025 году. Стоимость каждого судна составляет ₽1,741 млрд. В марте 2023 года министр промышленности, торговли и энергетики Астраханской области Илья Волинский сообщил, что универсальные сухогрузы-контейнеровозы могут стать серией из 21 судна. В апреле заместитель генерального директора по развитию рынков гражданского судостроения ОСК Давид Адамия заявлял, что для работы проходящего через Каспий МТК «Север – Юг» нужно не менее 45 новых контейнеровозов размерности «Волго-Дон макс», их общая стоимость превышает ₽78 млрд. Пока планируется построить только 25 единиц флота. Всего предварительный портфель заказов ОСК для маршрута «Север – Юг» составляет 130 судов.

Тем временем власти Астраханской области России и представители Азербайджана ведут переговоры о сотрудничестве в сфере судостроения и судоремонта. По словам министра промышленности, торговли и энергетики Астраханской области Михаила Кабакова, этот вопрос обсуждается с руководством Азербайджанского Каспийского Морского Пароходства. На астраханских верфях возможно изготовление корпусов судов, а завершение производства – уже на судостроительных предприятиях Азербайджана.

Также отметим, что губернатор Астраханской области Игорь Бабушкин предложил организовать регулярную судоходную линию между портами Астрахань и Баку для увеличения грузоперевозок не только по железной дороге, но и морем с использованием всех мощностей МТК «Север – Юг».

ФРАХТОВЫЙ РЫНОК // 19 НЕДЕЛЯ 2023 ГОДА

Рынок перевозок малотоннажным флотом

Владельцам малотоннажного флота на этой неделе удалось стабилизировать фрахтовые ставки после нескольких недель снижения. В Черном море сокращение отправок зерна крупными партиями из глубоководных портов Украины ожидаемо вызвало некоторое восстановление отгрузок из дунайских портов. На рынке Средиземноморья был отмечен небольшой рост активности перевозок стальной продукции. Немного оживилась торговля и в балтийском регионе. Однако все попытки судовладельцев поднять котировки с минимального уровня пока безуспешны. «Свободных теплоходов дедвейтом 5-12 тыс. тонн в регионе WMed/BISea почти в два раза больше, чем грузовых предложений на майские даты», – прокомментировал ISM брокер. Следует отметить, что заявки на транспортировку других грузов, помимо украинского зерна, в Черном море поступают редко, тогда как в Средиземноморье спрос на флот по-прежнему поддерживается в основном отгрузками удобрений и минералов из портов Северной Африки. Правда, в некоторых частях этого бассейна ситуация неблагоприятна. «Адриатический регион выглядит почти пустым на спотовые/промтовые даты», – сообщил местный брокер. Ставки на перевозку 5-6 тыс. тонн пшеницы или кукурузы из Рени или Измаила в Ливан или Египет остались на уровне \$50/тонна, а из Констанцы в Мерсин – на отметке \$27/тонна. Транспортировка 5-6 тыс. тонн карбамида (sf 51') из Дамьетты в Севилью ISM оценивает примерно в \$36-37/тонна при нормах погрузки-выгрузки 3000x и 2500x l/d.

Какие-либо улучшения в Черном и Средиземном морях в ближайшие недели маловероятны. Хотя продажи российской и европейской пшеницы несколько оживились после очередного падения цен, это вряд ли окажет существенное влияние на коастерный рынок региона. Спрос на российскую квадратную заготовку в Турции практически отсутствует, а закупки Тунисом и Египтом эпизодичны. Активность экспорта турецкой арматуры и рулонов крайне низкая. Интерес к углю в странах ЕС и в Турции очень слабый, цены падают.

Рынок перевозок крупнотоннажным флотом

И без того слабая активность на рынках Supramax/Ultramax и Handysize в Северной Европе и Средиземноморье в отчетный период снизилась почти до минимума. Игроки отмечают сокращение количества новых предложений удобрений, угля и зерна к отправкам из российских портов, а отгрузки из Украины практически не выполняются уже третью неделю подряд. Спрос на флот в обоих бассейнах поддерживается только за счет перевозок европейского зерна, которые немного оживились, и поставок строительных грузов из Турции и западно-средиземноморских стран. Ставки в регионе Континента и Балтики остались на уровне прошлой недели, а котировки в Черном и Средиземном морях снизились еще на \$0,5-1/тонн и \$0,5-1 тыс./сутки, что даже вполне приемлемо для судовладельцев с учетом того, что количество тоннажа превышает число грузовых предложений более чем в три раза. Владельцы флота дедейтом 31-34 тыс. тонн по-прежнему стремятся получить больше \$10 тыс./сутки на intermed-рейсах bss dely passing Canakkale via CVB, в то время как фрахтователи готовы платить \$9-9,5 тыс./сутки. Стоимость транспортировки 25-30 тыс. тонн пшеницы из Констанцы в Александрию опустилась до \$15/тонна. Доставка 50-55 тыс. тонн пшеницы из Констанцы в Индонезию оценивается ISM в mid \$30s/t bss 1/1 с нормами погрузки-выгрузки 8 000x и 6 000x l/d. Тайм-чартер тоннажа Supramax bss dely Continent redel Med, по мнению брокеров, по-прежнему может обойтись примерно в \$15 тыс./сутки. Цена перевозки 30 тыс. тонн пшеницы из Руана в Надор с нормами погрузки-выгрузки 10 000x и 5 000x l/d и спотовыми датами lausan оговаривается в пределах \$18-19/тонна.

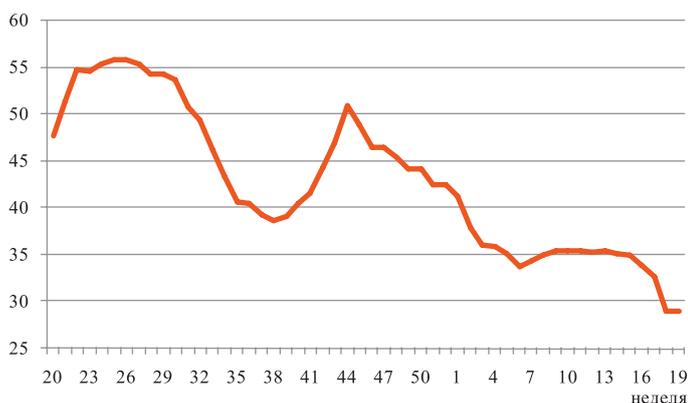
В сегменте Supramax/Ultramax в Индийском океане также преобладают негативные настроения. Несмотря на оживленные перевозки строительных грузов из портов Персидского залива, судовладельцы вынуждены идти на уступки фрахтователям на фоне существенного роста количества судов, открытых в этой части бассейна (в том числе у западных берегов Индии). Ставки в регионе снизились на \$0,5-1 тыс./сутки и \$0,25-0,5/тонна. Котировки на транспортировку грузов из ЮАР тоже просели в условиях притока балластеров из восточных индийских портов с ожидаемыми датами прибытия (ETA) в конце мая. При этом рынок Handysize в Индийском океане стабилен.

Рынки Юго-Восточной Азии и Дальнего Востока, как и ожидалось, стали более привлекательными для судовладельцев после завершения продолжительных каникул в этих регионах. Соответствующие ставки за неделю выросли на \$0,5-1 тыс./сутки и \$0,25-1/тонна в связи с увеличением предложения грузов.

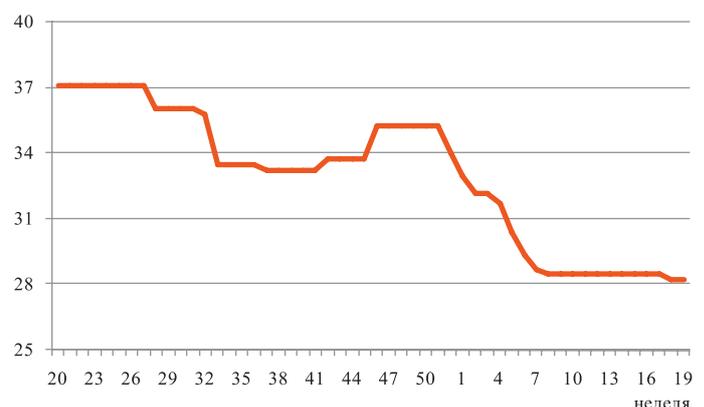
Ситуация в североευропейском регионе на следующей неделе вряд ли заметно улучшится. Увеличение предложения лома ожидается только ближе к концу мая. Изменения на рынке Черного моря возможны только в том случае, если в ближайшие дни будет достигнута договоренность о продлении действия «зернового коридора». Хотя даже пролонгация сделки не гарантирует увеличения экспорта из Украины, поскольку российские представители фактически саботировали проверки судов в течение последних нескольких недель.

Дальнейшее развитие событий на рынке Юго-Восточной Азии выглядит неоднозначно. Несмотря на повышение активности после праздничных выходных, спотовые ставки растут довольно медленно из-за большого количества судов, скопившихся в регионе во время каникул. Более того, поставки индонезийского угля в Китай, скорее всего, останутся ограниченными, так как запасы в КНР достаточно велики. С другой стороны, перевозки этого груза в Индию могут увеличиться в преддверии сезона дождей, что может оказать поддержку рынку во второй половине мая.

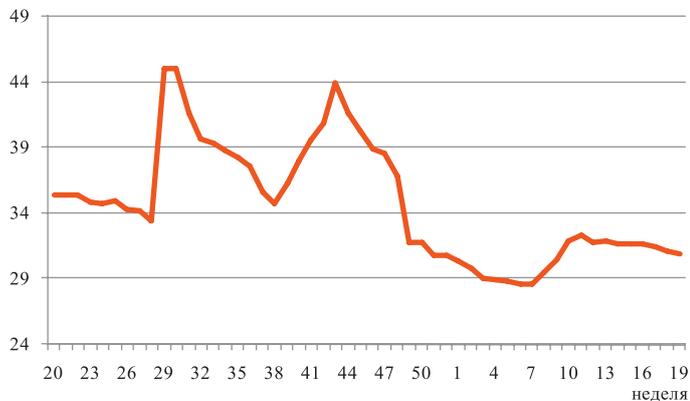
Фрахтовый индекс для коастров / мини-балкеров в Черном море, \$/тонна



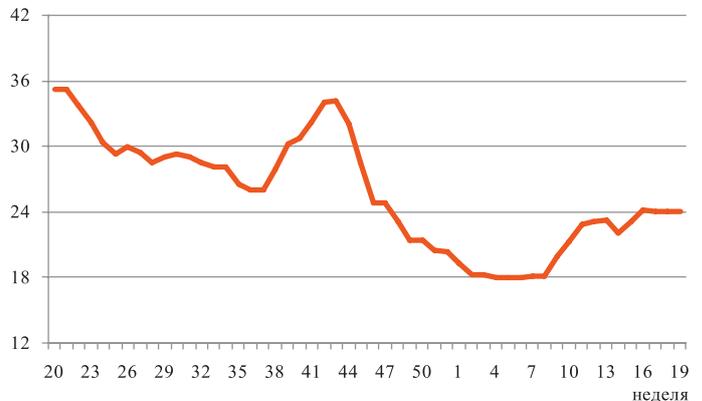
Фрахтовый индекс для коастров / мини-балкеров в южной Балтике, \$/тонна



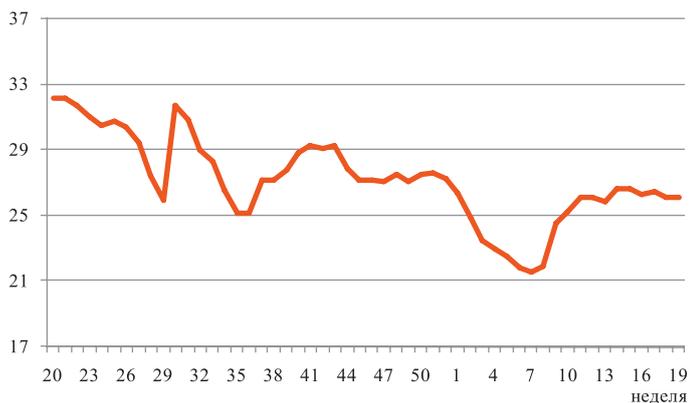
Фрахтовый индекс для судов Handysize/Supramax в Черном и Средиземном морях, \$/тонна



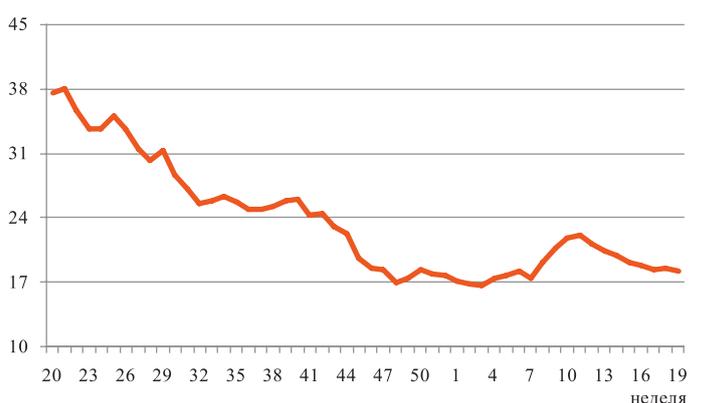
Фрахтовый индекс для судов Handysize/Supramax в Балтийском море, \$/тонна



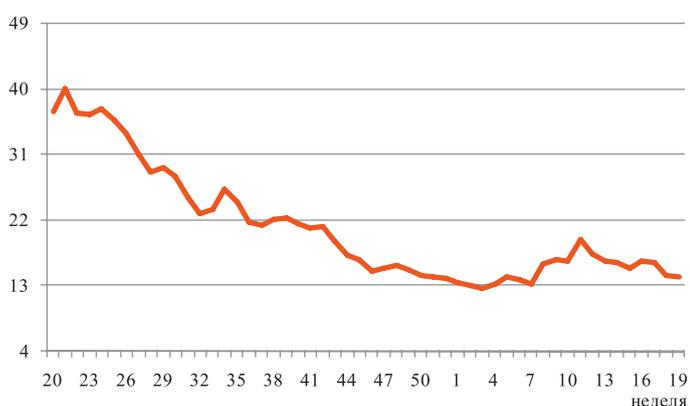
Фрахтовый индекс для судов Panamax/Kamsarmax в Атлантике, \$/тонна



Фрахтовый индекс для судов Handysize/Supramax в Индийском океане, \$/тонна



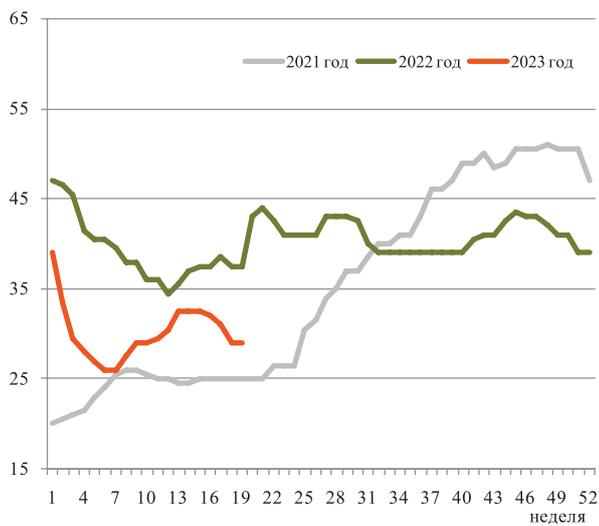
Фрахтовый индекс для судов Handysize/Supramax в Юго-Восточной Азии, \$/тонна



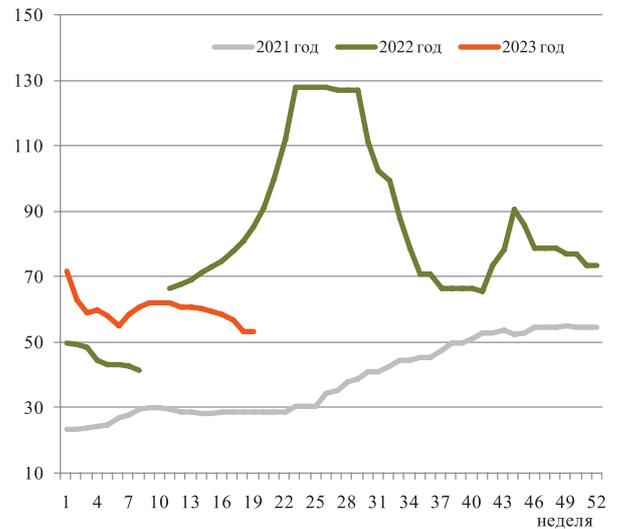
Фрахтовый индекс для судов Panamax/Kamsarmax в Тихом океане, \$/тонна



Пшеница / кукуруза 5-6 тыс. тонн, Констанца – порты Адриатического моря, \$/тонна



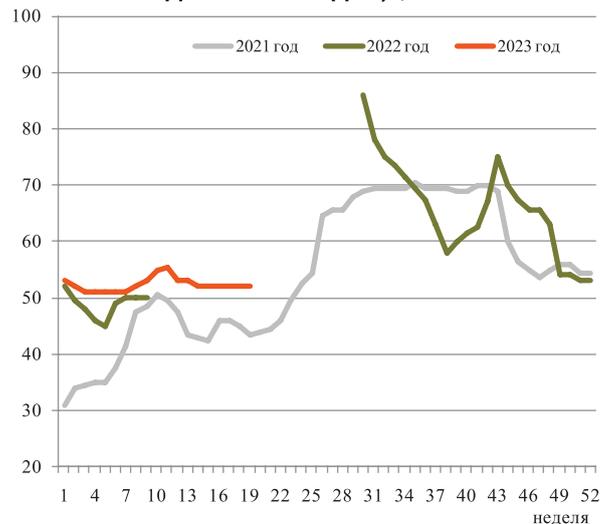
Пшеница / кукуруза 5-6 тыс. тонн, Рени – порты Адриатического моря, \$/тонна



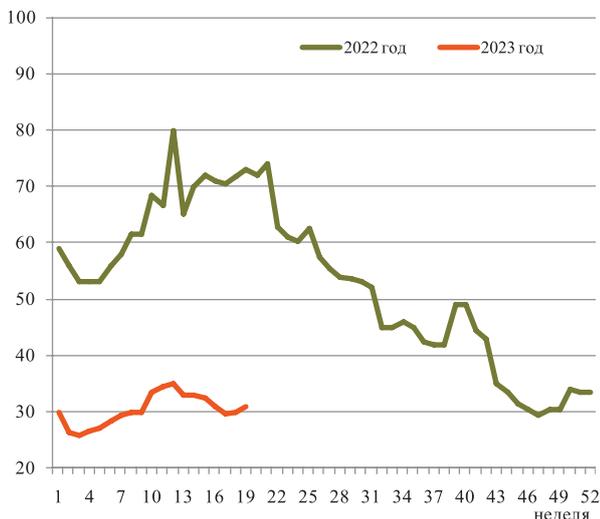
Г/к рулоны, 5-6 тыс. тонн, порты Мраморного моря – Александрия, \$/тонна



Пшеница, 50 тыс. тонн, Черноморск / Одесса – Сигадинг / Сивандан, \$/тонна



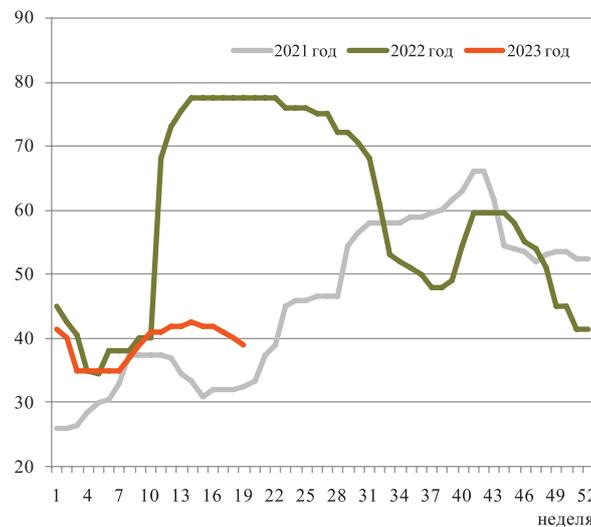
Квадратная заготовка, 25-30 тыс. тонн, Бендер-Аббас – речные порты Янцзы, \$/тонна



Уголь, 70 тыс. тонн, Усть-Луга – Роттердам, \$/тонна



Карбамид 25-30 тыс. тонн, Новороссийск – Сантос, \$/тонна



Фрахтовые индикации на перевозку основных грузов по определенным маршрутам

Смотрите в приложении

БЛАГОДАРЯ IGB БОЛГАРИЯ СТАНЕТ РЕГИОНАЛЬНЫМ ХАБОМ ДЛЯ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ГАЗА, В ТОМ ЧИСЛЕ АЗЕРБАЙДЖАНСКОГО

Чрезвычайный и полномочный посол Болгарии в Азербайджане Руслан Стоянов сообщил, что IGB даст возможность Болгарии стать региональным хабом для распределения газа из разных источников и маршрутов.

IGB (интерконнектор Греция – Болгария) является ключевым маршрутом для транспортировки газа через Трансадриатический трубопровод (TAP) по территории Греции в Болгарию и соседние страны. Основой проекта являются поставки 1 млрд куб. м газа в год по контракту с Азербайджаном, хотя у IGB есть долгосрочные мощности, забронированные и другими грузоотправителями. Коммерческая эксплуатация интерконнектора началась 1 октября 2022 года. Оператором IGB выступает компания ICGB.

Также отметим, что в ближайшие месяцы ICGB запустит рыночные тесты для расширения пропускной способности интерконнектора Греция – Болгария.

По словам главного исполнительного директора ICGB Теодоры Георгиевой, при наличии достаточного спроса мощность трубопровода будет увеличена с текущих 3 млрд куб. м до 5 млрд куб. м. ICGB и греческий оператор системы передачи DESFA уже сотрудничают в этой области. Одним из проектов является строительство новой компрессорной станции на греческом участке.

Также стоит отметить, что комиссия по регулированию энергетики и водных ресурсов Болгарии выдала лицензию государственной нефтяной компании Азербайджана (SOCAR) на торговлю природным газом. Срок действия разрешения составляет десять лет.

Отметим, что SOCAR имеет долгосрочный контракт с компанией «Булгаргаз», согласно которому в Болгарию ежегодно поставляется около 1 млрд .куб. м азербайджанского газа.

ЧЕХИЯ В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛА ИМПОРТ НЕФТИ ИЗ АЗЕРБАЙДЖАНА БОЛЕЕ ЧЕМ В ПОЛТОРА РАЗА

Чехия, по данным статуправления страны, в марте 2023 года импортировала 130,7 тыс. тонн азербайджанской нефти на сумму €81,63 млн против 27 тыс. тонн на €17,34 млн годом ранее (рост в 4,8 и 4,7 раза соответственно).

В целом в марте этого года Чехия закупила на внешних рынках 509,8 тыс. тонн нефти (+11,5% год в годовом сопоставлении), потратив €222,86 млн (-17,2%). Азербайджан в этот период был вторым по величине поставщиком, а первое и третье место занимали соответственно Россия (330,4 тыс. тонн на €107,64 млн) и Казахстан (48,7 тыс. тонн на €33,59 млн).

Между тем за I квартал текущего года из Азербайджана в Чехию было поставлено 523,7 тыс. тонн нефти на общую сумму €329,3 млн. По сравнению с итогами января – марта 2022 года показатели в физическом выражении увеличились в 1,6 раза, в денежном – в 1,7 раза.

В АПРЕЛЕ ОБЪЕМЫ ЭКСПОРТА КАЗАХСТАНСКОЙ НЕФТИ ИЗ АКТАУ В НАПРАВЛЕНИИ ПОРТА БАКУ ВЫРОСЛИ НА 75%

По информации АО «КазТрансОйл», в апреле 2023 года из порта Актау на экспорт отправлено 312,6 тыс. тонн казахстанской нефти, что на 60,5 тыс. тонн (или на 24%) больше, чем месяцам ранее. В частности, было отгружено 178,3 тыс. тонн, добытых на полуострове Бузачи, а также 115 тыс. тонн с месторождения Тенгиз и 19,2 тыс. тонн – Дунга.

При этом объемы поставок в направлении порта Баку за месяц увеличились на 75% – с 87 тыс. тонн в марте до 152,4 тыс. тонн. В Махачкалу направлено 160,2 тыс. тонн.

Напомним, за I квартал 2023 года объемы перевалки грузов через порт Актау составили 994 тыс. тонн (+15% к результатам января – марта 2022 года), при этом показатели обработки нефти выросли на 43% до 743 тыс. тонн.

ОБЪЕМЫ ДОБЫЧИ СЫРОЙ НЕФТИ НА ТЕНГИЗСКОМ МЕСТОРОЖДЕНИИ В I КВАРТАЛЕ ПРЕВЫСИЛИ 7 МЛН ТОНН

По данным ТОО «Тенгизшевройл» (ТШО), в I квартале 2023 года объемы добычи сырой нефти на Тенгизском месторождении составили 7,35 млн тонн (или 58,6 млн барр.).

За этот же период компания ТШО реализовала более 307 тыс. тонн сжиженного газа, 288 млн куб. м сухого газа, а также более 733 тыс. тонн серы.

Тенгизское нефтяное месторождение (находится на западе Казахстана) было открыто в 1979 году и является одним из крупнейших и самых глубоких в мире.

ТОО «Тенгизшевройл» было сформировано 6 апреля 1993 года на основе соглашения между Казахстаном и компанией Chevron. В настоящее время партнерами ТШО являются Chevron (50%), АО «НК "КазМунайГаз"» (20%), ExxonMobil Kazakhstan Ventures Inc. (25%) и Лукойл (5%).

Разведанные резервы Тенгизского месторождения оцениваются в 3,1 млрд тонн (25 млрд барр.), Королевского – в 200 млн тонн (1,6 млрд барр.). Общие извлекаемые запасы нефти этих месторождений составляют 1,4 млрд тонн (11,5 млрд барр.).

НЕФТЕГАЗОВАЯ ОТРАСЛЬ АЗЕРБАЙДЖАНА: ПОКАЗАТЕЛИ ДОБЫЧИ И ЭКСПОРТА В ЯНВАРЕ – АПРЕЛЕ 2023 ГОДА

По данным Минэнерго Азербайджана, за четыре месяца текущего года с месторождений страны было получено 10,2 млн тонн нефти (вместе с конденсатом) против 11,1 млн тонн за январь – апрель прошлого года. При этом 70% объемов приходится на блок Азери – Чираг – Гюнешли (АЧГ). В целом в 2023 году правительство Азербайджана прогнозирует добычу 31,22 млн тонн нефти.

В апреле этого года суточные показатели добычи нефти составили 512 тыс. барр. (в марте – 515 тыс. барр.), конденсата – 114 тыс. барр. Напомним, что в рамках сотрудничества ОПЕК+ обязательство Азербайджана по сокращению добычи определено на уровне 33 тыс. барр. в день, а ежедневная производственная квота не превысит 684 тыс. барр. сырой нефти.

Между тем объемы добычи газа в Азербайджане в январе – апреле 2023 года составили 16,2 млрд куб. м, что на 2,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года (15,7 млрд куб. м). В частности, с месторождения Шах-Дениз получено 8,8 млрд куб. м, с блока Азери – Чираг – Гюнешли (АЧГ) – 4,4 млрд куб. м, на активах SOCAR – 3 млрд куб. м.

С блока АЧГ с начала разработки (с 1997 года) и по состоянию на 1 мая 2023 года добыто 208 млрд куб. м попутного газа, с месторождения Шах-Дениз (с 2006 года) – 192 млрд куб. м природного газа. За весь период на мировые рынки экспортировано около 135 млрд куб. м газа, полученного на Шах-Дениз.

Отдельно стоит сказать, что в ближайшие месяцы начнется добыча газа с месторождения Абшерон в азербайджанском секторе Каспия. Разработкой занимается Joint Absheron Petroleum Operating Company (JOCAP), учрежденная SOCAR Absheron (50%) и TOTAL E&P Absheron (50%). Договор подписан сроком на 30 лет. Контрактная площадь составляет 747 кв. км.

Блок Абшерон находится в 100 км от Баку на глубине 500 м. В 2019 году SOCAR и TOTAL завершили бурение добывающей и оценочной скважины ABD-001 глубиной 7 411 м. Запасы месторождения составляют 350-360 млрд куб. м газа и 100 млн тонн конденсата. Разработка будет осуществляться поэтапно.

По прогнозам, на первом этапе объемы добычи газа составят 1,5 млрд куб. м газа в год, а максимальные годовые показатели в рамках проекта могут достичь порядка 5 млрд куб. м. Также на месторождении ожидается ежесуточная добыча около 10 тыс. барр. конденсата.

На внешние рынки из Азербайджана с января по апрель 2023 года этого года было поставлено 8,5 млн тонн нефти и 8,4 млрд куб. м газа (+10,5%). В частности, 3,9 млрд куб. м газа (или 46% всех объемов его экспорта) было отправлено в Европу, 3,4 млрд куб. м (41%) – в Турцию, 1,1 млрд куб. м (13%) – в Грузию. По Трансанатолийскому газопроводу (TANAP) в Турцию в отчетный период транспортировано 1,9 млрд куб. м.

Временно исполняющий обязанности генерального директора SOCAR Türkiye Эльчин Ибадов сообщил, что по газопроводу TANAP за все время поставлено в общей сложности около 45 млрд куб. м азербайджанского природного газа, из них 23,3 млрд куб. м прокачано в европейские страны, а 21,5 млрд куб. м – в Турцию.

В настоящее время получателями азербайджанского газа в Европе являются Италия, Греция, Болгария и Румыния. При этом, как заявил полномочный посол Болгарии в Азербайджане Руслан Стоянов, ежегодно поступающий в страну 1 млрд куб. м составляет около 30% годового потребления Болгарии.

Стоит отметить, что пропускная способность Трансадриатического газопровода (TAP), по которому азербайджанский газ транспортируется в Европу, на данный момент составляет 12 млрд куб. м газа в год. Консорциум TAP AG рассматривает три варианта увеличения годовой мощности трубопровода: ограниченный – до 14,4 млрд куб. м, частичный – до 17,1 млрд куб. м и полный – до 20 млрд куб. м.

В МАРТЕ ИРАН СОКРАТИЛ СУТОЧНЫЕ ОБЪЕМЫ ДОБЫЧИ СЫРОЙ НЕФТИ НА 8 ТЫС. БАРР.

Согласно последнему ежемесячному отчету ОПЕК, суточные объемы добычи сырой нефти в Иране в марте составили 2,57 млн барр., что на 8 тыс. барр. в сутки меньше, чем в предыдущем месяце. В 2022 году в стране ежедневно производили 2,55 млн барр нефти против 2,39 млн барр. в 2021 году (+162 тыс. барр., или +6,77%).

Суточные показатели добычи в странах, входящих в организацию, в рассматриваемый период в целом снизились на 86 тыс. барр. относительно февральского уровня.

Между тем управление энергетической информации США (EIA), ссылаясь на увеличение суточной добычи иранской нефти на 40 тыс. барр. в I квартале 2023 года, объявило, что Иран занимает среди членов ОПЕК второе место по темпам роста показателей.

В соответствии с последним отчетом (EIA), известным как «Глобальный краткосрочный энергетический прогноз», общие суточные объемы добычи нефти в странах ОПЕК за январь – март этого года оцениваются в 28,44 млн барр., что на 480 тыс. барр. в сутки уступает уровню IV квартала 2022 года, составлявшему 28,92 млн барр. в сутки.

Цены на иранскую тяжелую нефть в марте опустились на 3,85% до \$78,8/барр.

Как сообщил исполнительный вице-президент Ирана Мохсен Мансури, ежедневные показатели экспорта нефти из страны достигли 1,4 млн барр.

Между тем генеральный директор Национальной иранской нефтяной компании (NIOC) Мохсен Ходжастемер заявил, что объемы внешних продаж нефти с августа 2021 года выросли вдвое.

В КАЗАХСТАНЕ ВВЕДЕНО В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ГАЗОКОНДЕНСАТНОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ АКСАЙ ЮЖНЫЙ

По информации АО «НК «КазМунайГаз», 10 мая 2023 года началась добыча газа на месторождении Аксай Южный в Кызылординской области Казахстана. К активной фазе проработки проекта компания приступила в конце 2022 года.

Также сообщается, что до конца 2023 года НК «КазМунайГаз» намерена начать подачу газа с месторождения Рожковское. В среднесрочной перспективе – в 2024-2025 годах – планируется запуск поставок с месторождения Центральный Урихтау, что обеспечит дополнительные 1 млрд куб. м газа в год. Помимо этого, ожидается производство 2,1 млрд куб. м товарного газа с месторождений Каламкас и Западная Прорва к 2027-2030 годам.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТОРГОВ НА ГТСБТ, ПРОВЕДЕННЫХ 4, 10 И 11 МАЯ

На торгах Государственной товарно-сырьевой биржи Туркменистана (ГТСБТ) 4 мая были заключены сделки по покупке автомобильного бензина и авиационного керосина.

Компании из ОАЭ и Узбекистана приобрели 30 тыс. тонн авиакеросина TC-1 по цене \$616,5/тонна на сумму почти \$18,5 млн. Представители из Афганистана, ОАЭ и Гонконга законтрактовали в общей сложности 70 тыс. тонн бензина марки «ЭКО-93» по цене \$679,5/тонна, общая стоимость сделок составила \$47,57 млн.

10 мая в ходе торгов на ГТСБТ экспортеры приобретали автобензин А-92 по цене \$676,75/тонна и сжиженный газ по \$394/тонна и \$391/тонна в зависимости от скидки.

В частности, компании из ОАЭ и Афганистана заключили сделки с ГК «Туркменнебит», купив 19 тыс. тонн автобензина А-92 за \$12,8 млн в целом и 6 тыс. тонн СПГ за \$2,3 млн. Представители ОАЭ, Афганистана и Узбекистана подписали контракты с ГК «Туркменгаз» на приобретение 40 тыс. тонн сжиженного газа на общую сумму \$15,6 млн.

11 мая на торгах ГТСБТ предприниматель из Афганистана приобрел у ГК «Туркменнефть» 1 тыс. тонн СПГ по \$395/тонна.

ЭКСПОРТ ПШЕНИЦЫ ИЗ КАЗАХСТАНА ЗА ПЕРВЫЕ ДВА МЕСЯЦА 2023 ГОДА

По итогам января – февраля текущего года Казахстан экспортировал 1,3 млн тонн пшеницы и меслина на сумму \$370,1 млн. В годовом сопоставлении изменения были незначительными – объемы выросли на 0,3%, при этом стоимость снизилась на 0,1%.

В частности, в Узбекистан было поставлено 624,7 тыс. тонн (+14,6% в годовом сравнении), в Афганистан – 159,3 тыс. тонн (-8,3%), в Таджикистан – 125,8 тыс. тонн (+24,3%), в Италию – 104,7 тыс. тонн (+43%), в Туркменистан – 103,8 тыс. тонн (+41,5%), в Азербайджан – 75 тыс. тонн (+19,6%), в Турцию – 25,7 тыс. тонн (рост в 5,7 раза), в Тунис – 11,5 тыс. тонн (увеличение в 2,9 раза).

Отдельно отметим, что в 2022 году посевная площадь под пшеницу составила 12,9 млн га, что на 0,2% больше, чем годом ранее. Самые высокие показатели традиционно были зафиксированы в Акмолинской (4,1 млн га, +2,8%), Костанайской (3,5 млн га, -3%) и Северо-Казахстанской (2,4 млн га, +0,2%) областях.

РЫНОК ЗЕРНОВЫХ И МАСЛИЧНЫХ КУЛЬТУР // 19 НЕДЕЛЯ 2023 ГОДА

Тенденция к снижению цен на зерновые в **России** сохраняется. Наличие большого количества нереализованного зерна и скорое окончание сезона продолжают оказывать давление на внешний и внутренний рынки. К тому же спрос импортеров недостаточно высокий. Размер пошлины на экспорт пшеницы в период с 17 по 23 мая составит \$5409,6/тонна (против \$5327,9/тонна).

Экспортные котировки **казахстанской** пшеницы заметно снизились. Покупатели из стран Центральной Азии настаивают на ценовых уступках на фоне удешевления российской пшеницы. Тем временем в Казахстане продолжается посевная кампания. Уже обработано 1,4 млн га полей (из 23,4 млн га запланированных).

В **США** пшеница HRW подорожала более заметно из-за опасений ухудшения состояния урожая. В то же время рост цен на кукурузу сдерживался замедлением активности продаж и поставок, а также продвижением посевной кампании. В отчетный период поступила информация об очередной отмене китайскими потребителями закупки 272 тыс. тонн кукурузы. Давление на котировки соевых бобов оказывали высокие темпы сева наряду со слабым спросом в КНР. Тем не менее частные импортеры сообщали о продаже 132 тыс. тонн сои, данные о покупателе не разглашались.

По состоянию на 7 мая сев кукурузы был проведен на 49% запланированных полей (в прошлом году – 21%, в среднем за пять лет – 42%). Соя высажена на 35% намеченных площадей (11% и 21% соответственно). В хорошем/отличном состоянии, по оценкам USDA, находится 29% посевов озимой пшеницы (28% недель ранее), что соответствует показателю аналогичного периода прошлого года.

С 28 апреля по 4 мая экспортеры США реализовали 482,1 тыс. тонн кукурузы (из них 83,1 тыс. тонн нового урожая), 369,5 тыс. тонн пшеницы (333,6 тыс. тонн) и 261,5 тыс. тонн соевых бобов (50,1 тыс. тонн). Основными покупателями кукурузы были Мексика (74,8 тыс. тонн старого и 83,1 тыс. тонн нового сбора) и Япония (в общей сложности 154,5 тыс. тонн). Наибольшие объемы пшеницы законтрактовали Филиппины (139 тыс. тонн нового урожая) и Мексика (10,5 тыс. тонн старого и 91,1 тыс. тонн нового сбора). Крупные сделки на поставку сои заключили импортеры из Индонезии (88,8 тыс. тонн), Нидерландов (57,7 тыс. тонн) и Японии (52,9 тыс. тонн). Вместе с тем покупатели отказались от ранее законтрактованных 149,2 тыс. тонн сои, 141,7 тыс. тонн кукурузы и 9,6 тыс. тонн пшеницы. В тот же период за пределы США было отгружено 1,15 млн тонн кукурузы (с 21 по 27 апреля – 1,7 млн тонн), 411 тыс. тонн соевых бобов (561,2 тыс. тонн) и 204 тыс. тонн пшеницы (288,9 тыс. тонн). Самым крупным направлением поставок агропродукции выступила Мексика, куда ушло 389,4 тыс. тонн кукурузы, 119,4 тыс. тонн пшеницы и 74,3 тыс. тонн сои. Также большие объемы кукурузы были отправлены в Японию (320,4 тыс. тонн), соевых бобов – в Индонезию (82,6 тыс. тонн) и Китай (72,3 тыс. тонн).

В **Аргентине** котировки пшеницы и кукурузы следовали общемировой тенденции к росту. Между тем средняя цена на сою немного опустилась, несмотря на очередное снижение прогнозов производства. Зерновая биржа Росарио на фоне засухи откорректировала оценку урожая соевых бобов 2022-23 МГ с 23 млн тонн до 21,5 млн тонн. Для сравнения отметим, что в сезоне 2021-22 объемы сбора сои составили 42,2 млн тонн. Прогноз в сегменте кукурузы остался на уровне 32 млн тонн против 51 млн тонн, полученного аграриями в 2021-22 МГ. Также аналитики биржи отметили возможное сокращение будущих посевных площадей под пшеницей в сезоне 2023-24 из-за дефицита осадков.

Одновременно с этим продолжающиеся кампании по уборке сои (обработано 51,6% площадей) и кукурузы (21,2%) оказывают давление на котировки. За неделю состояние посевов соевых бобов заметно улучшилось, тогда как рейтинги кукурузы особо не изменились. Так, 61% сои сейчас находится в нормальном/хорошем состоянии (против 37% недель ранее и 79% в прошлом году), оптимальной влажностью почвы обеспечено 54% (49% и 74% соответственно). Состояние 45% посевов кукурузы оценивается как нормальное/хорошее (46% и 66%), 51% имеет оптимальную влажность почвы (50% и 74%).

С 6 по 12 мая из аргентинских портов было экспортировано 360,6 тыс. тонн кукурузы (неделей ранее – 234,5 тыс. тонн), 207,1 тыс. тонн сои (30 тыс. тонн) и 30,5 тыс. тонн пшеницы (81,2 тыс. тонн). Наибольшие объемы

кукурузы поступят во Вьетнам (66,5 тыс. тонн), Перу (55,1 тыс. тонн) и Саудовскую Аравию (45,1 тыс. тонн). Всю отгруженную сою получит Китай. 20 тыс. тонн пшеницы были отправлены в адрес импортера, информацией о котором мы не располагаем, еще 10,5 тыс. тонн ушли в Бразилию.

Темпы продаж зерна **бразильскими** фермерами все еще отстают от прошлогодних. Спрос китайских потребителей на сою с условием поставок с мая по июль в последнее время был высоким ввиду восстановления рентабельности переработки. Однако на данный момент интерес к форвардным закупкам снизился из-за ужесточения таможенных проверок в Китае и ожидания больших объемов отгрузок в следующем месяце. Несмотря на ослабление спроса, котировки бразильской сои по итогам недели в среднем выросли в основном за счет восстановления экспортных премий. В приобретении кукурузы импортеры также не очень заинтересованы.

По данным Safras & Mercado, производители реализовали 51% сои текущего сбора (против 61% в прошлом году и 67% в среднем за несколько лет) и 6% ожидаемого урожая сезона 2023-24 МГ (12% и 17% соответственно). Объемы продаж кукурузы 2022-23 МГ составили 24,3% от прогнозируемого производства (в прошлом году – 31%, в среднем – 32,6%). Аграрии не торопятся сбывать свою продукцию ввиду низких цен.

Согласно официальным статистическим данным, в апреле из Бразилии было экспортировано 14,3 млн тонн соевых бобов (год назад – 11,5 млн тонн) и 468,2 тыс. тонн кукурузы (689,1 тыс. тонн). Эксперты Апес ожидают поставки сои в мае на уровне 15,35 млн тонн (в прошлом году было отгружено 10,64 млн тонн), кукурузы – в объеме 319 тыс. тонн (1,09 млн тонн).

Soiab сообщает, что сбор урожая соевых бобов практически завершен – обработано 95,4% полей. По прогнозам агентства, в 2022-23 МГ фермеры получают рекордные 154,8 млн тонн сои (на 23,3% больше, чем в прошлом году) и 125,5 млн тонн кукурузы (+11%).

В период с 6 по 12 мая из портов Бразилии было отгружено 2,9 млн тонн соевых бобов (с 29 апреля по 5 мая – 3,65 млн тонн) и 56,9 тыс. тонн кукурузы (о поставках недель ранее не сообщалось). Основным получателем сои стал Китай (1,95 млн тонн). Также относительно крупные партии бобов ушли в Аргентину (152,3 тыс. тонн) и Таиланд (123,2 тыс. тонн). Кукуруза в полном объеме поступит в Египет.

В **Австралии** фуражный ячмень все еще пользуется внутренним спросом, в то время как экспортеры больше заинтересованы в закупках пшеницы с высоким содержанием белка. Тем не менее производители преимущественно сосредоточены на посевной кампании, а не на продажах. В некоторых сельскохозяйственных районах страны условия для посадки не очень благоприятны из-за нехватки влаги в верхнем слое почвы. Несмотря на глобальный повышательный тренд, австралийское зерно подешевело.

Согласно последним данным Австралийского статистического бюро, отгрузки фуражного ячменя из страны в марте сократились до 636,2 тыс. тонн против 911,1 тыс. тонн в феврале. Основные объемы ушли в Саудовскую Аравию (285,2 тыс. тонн), во Вьетнам (82,4 тыс. тонн) и на Филиппины (60 тыс. тонн).

Экспортные цены на зерновые, \$/тонна*

	12 мая	5 мая	изм. за неделю
Казахстан			
Пшеница 3 класса, DAP Сарыагаш	240 - 245	255 - 260	-15
Пшеница 4 класса, DAP Сарыагаш	205 - 210	215 - 220	-10
Россия			
Пшеница 12,5%, FOB порты Черного моря	255 - 258	258 - 269	-7
Пшеница 12,5%, FOB порты Азовского моря	225 - 230	230 - 235	-5
Пшеница 11,5%, FOB порты Черного моря	251 - 254	254 - 266	-7,5
Пшеница 11,5%, FOB порты Азовского моря	215 - 220	220 - 225	-5
Ячмень фуражный, FOB порты Черного моря	218 - 228	228 - 233	-7,5
Кукуруза фуражная, FOB порты Азовского моря	205 - 210	205 - 210	=
США			
Пшеница продовольственная HRW, FOB Мексиканский залив	369 - 375	330 - 353	+30,5
Пшеница продовольственная SRW, FOB Мексиканский залив	248 - 268	244 - 261	+5,5
Кукуруза фуражная, FOB Мексиканский залив	270 - 277	264 - 281	+1
Южная Америка			
Пшеница 11,5%, FOB АпРивер	323 - 340	325 - 330	+4
Кукуруза фуражная, FOB АпРивер	239 - 258	229 - 256	+6
Кукуруза фуражная**, FOB Паранагуа	240 - 247	253 - 254	-10
Австралия			
Пшеница продовольственная APW, FOB западное побережье	292 - 294	294 - 297	-2,5
Ячмень фуражный, FOB западное побережье	245	268	-23

* – цены предложения,

** – зерно старого урожая

Экспортные цены на масличные, \$/тонна*

	12 мая	5 мая	изм. за неделю
США			
Соевые бобы, FOB Мексиканский залив	550 - 562	556 - 562	-3
Южная Америка			
Соевые бобы, FOB АпРивер	526 - 554	529 - 553	-1
Соевые бобы, FOB Паранагуа	484 - 493	475 - 490	+6

* – цены предложения

**ОБЪЕМЫ ЭКСПОРТА УГЛЯ ИЗ МОНГОЛИИ В ГОДОВОМ СРАВНЕНИИ ВЫРОСЛИ
В ЧЕТЫРЕ РАЗА**

С 28 апреля по 4 мая 2023 года из Монголии было экспортировано в общей сложности 590,9 тыс. тонн **угля**, что на 60% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Перевозки были выполнены 4 286 транспортными средствами и 1 045 контейнерами. С начала года внешние поставки угля в годовом сопоставлении увеличились на 15,74 млн тонн (или в четыре раза). Объемы добычи за это время составили 19,77 млн тонн.

Также за отчетную неделю из страны было вывезено 215 вагонов и 222 контейнера с **медным концентратом**. Всего с начала года было экспортировано 495,1 тыс. тонн медного концентрата (+2%).

Объемы транспортировки **железной руды** и **концентрата** на внешние рынки за неделю составили 96,4 тыс. тонн, груз перевозили 34 транспортных средства и 1 317 контейнеров. С 1 января текущего года показатели экспорта превысили 1,78 млн тонн (+70%).

**В УЗБЕКИСТАНЕ В ТЕКУЩЕМ ГОДУ ЗАВЕРШАТ МОДЕРНИЗАЦИЮ
АО «ШАРГУНЬКУМИР»**

Запасы угля в Узбекистане специалисты оценивают примерно в 2 млрд тонн. За последние пять лет годовые объемы добычи в стране выросли с 4 млн тонн до 5,3 млн тонн. При этом в I квартале 2023 года результаты составили 989,1 тыс. тонн против 1,1 млн тонн в январе – марте 2022 года (снижение на 14%).

В Узбекистане принимают меры по повышению производственных показателей в угольной отрасли для удовлетворения растущей потребности в угле и увеличения экспортного потенциала. С этой целью в 2017 году началась реализация крупного инвестиционного проекта модернизации АО «Шаргунькумир» (основным акционером которого с ноября 2017 года является АО «Узбекистон темир йуллари»). Ожидается, что в текущем году проект модернизации будет завершен и мощность производства высококачественного угля на разрезах АО «Шаргунькумир» вырастет до 900 тыс. тонн в год. Отметим, что объемы добычи угля на шахтах компании в 2019 году составляли 245 тыс. тонн, в 2020 году – 264 тыс. тонн, в 2021 году – 275 тыс. тонн, в 2022 году – 282 тыс. тонн.

Компания «Шаргунькумир» ведет добычу угля с теплопроизводительностью 40-50°, а также качества от 5200 до 8100 ккал/кг. На данный момент балансовые запасы угля только на месторождении Шаргунь составляют 33 млн тонн.

В рамках модернизации АО «Шаргунькумир» для выполнения необходимых работ было подписано соглашение о сотрудничестве с компаниями China Railway Tunnel Group Co., Ltd. и China Coal Technology & Engineering Group Corp. Общая стоимость проекта составила \$105,5 млн, из них \$89,8 млн выделены в качестве кредита Эксимбанком Китая.

Предоставленные средства используются для модернизации технико-технологической базы и производства, в том числе с внедрением современного высокопродуктивного оборудования. За прошедшие годы на предприятии выполнены капитальные строительные и ремонтные работы, реконструированы старые цеха и возводятся новые. Завершено подземное строительство и закуплено 90% горнодобывающего оборудования. За счет АО «Узбекистон темир йуллари» проложено 23,9 км железнодорожных путей от АО «Шаргунькумир» до производственной площадки штольни №10.

Также для увеличения показателей добычи угля в стране, согласно заявлению президента Узбекистана Шавката Мирзиёева, будет выделен кредит в размере \$80 млн для развития разреза Ангренский компании «Узбеуголь».

РЫНОК УГЛЯ // 19 НЕДЕЛЯ 2023 ГОДА

В Западной Европе цены на уголь продолжают снижаться, о сделках не сообщалось. В большинстве европейских стран сейчас очень слабый спрос на электроэнергию. К тому же природный газ намного дешевле угля.

Котировки угля из Австралии просели на \$12,5/тонна. В начале недели было подписано два соглашения на июньскую поставку партий по 25 тыс. тонн по \$167/тонна и \$168/тонна FOB Ньюкасл.

Торговцы из ЮАР тоже значительно снизили цены, но информации о продажах не поступало.

Цены предложения, \$/тонна

	12 мая	5 мая	изм. за неделю
Энергетический уголь			
экспорт*			
ЮАР, FOB Ричардс-Бей	115 - 125	126 - 130	-8
Колумбия, FOB	110 - 122	120 - 125	-6,5
РФ, FOB Балтия	86 - 101	90 - 105	-4
Австралия, FOB Ньюкасл	167 - 200	186 - 206	-12,5
Индонезия**, FOB Калимантан	117 - 120	118 - 122	-1,5
РФ, FOB восточное побережье	125 - 131	120 - 130	+3
импорт			
Европа*, CIF порты АРА	112 - 132	123 - 135	-7
Турция*, CIF северное побережье	115 - 120	115 - 120	=
Китай**, CIF северные порты	122 - 138	127 - 140	-3,5
Коксующийся уголь			
экспорт			
Австралия, FOB Гладстон	240 - 247	229 - 238	+10
США, FOB Норфолк	243 - 250	235 - 245	+6,5

* – уголь на базе 6000-6300 ккал/кг,

** – уголь на базе 5500 ккал/кг

РЫНОК МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО СЫРЬЯ // 19 НЕДЕЛЯ 2023 ГОДА

Цены на железорудное сырье в Китае выросли на фоне увеличения торговой активности после новостей о возобновлении производства на некоторых сталелитейных заводах в провинции Шаньси. Кроме того, портовые запасы ЖРС на этой неделе сократились на 900 тыс. тонн до 128,3 млн тонн, что стало минимальным уровнем за последние десять месяцев. Впрочем, этот объем не является критичным для китайских сталепроизводителей, особенно с учетом умеренного потребления. Суммарные отгрузки из Австралии и Бразилии тем временем выросли с конца апреля на 2% до 24,8 млн тонн, поставки в Китай – на 23% до 9,7 млн тонн.

Торговля на рынке **стального лома** в Турции заметно активизировалась. В отчетный период завод из провинции Измир законтрактовал в США 30 тыс. тонн HMS №1&2 (80:20) по \$375/тонна C&F и 10 тыс. тонн дробленого лома по \$395/тонна C&F. Другой производитель из района Измир приобрел в США HMS №1&2 (80:20) по \$375,5/тонна C&F, а также дробленый лом и сырье bonus по \$395,5/тонна C&F. Предприятие из региона Мармара подписало соглашение с поставщиком из США на отгрузку HMS №1&2 (80:20) по \$375/тонна C&F, дробленого лома и марки bonus по \$395/тонна C&F. Еще одна компания из области Мармары закупила в Бельгии 24 тыс. тонн HMS №1&2 (80:20), 9 тыс. тонн P&S или HMS №1 и 5 тыс. тонн дробленого лома по \$374,5/тонна C&F. Металлургический завод из провинции Искендерун заключил сделку с экспортером из Латвии на поставку 19 тыс. тонн HMS №1&2 (80:20) по \$374/тонна C&F и 6 тыс. тонн дробленого лома по \$394/тонна C&F. Производитель из региона Мармара законтрактовал в Италии 10 тыс. тонн HMS №1&2 (85:15) по \$362/тонна C&F. Металлургическое предприятие из области Искендерун приобрело у американского торговца 5 тыс. тонн HMS №1&2 (80:20) по \$377/тонна C&F и 25 тыс. тонн дробленого лома по \$397/тонна C&F. Кроме того, эта же компания законтрактовала партию с июньской отгрузкой общим объемом 30 тыс. тонн у другого поставщика из США, сырье марки HMS №1&2 (80:20) в этой сделке было оценено в \$375/тонна C&F, дробленый лом – в \$395/тонна C&F. Другой покупатель из района Искендерун подписал соглашение с экспортером из Нидерландов на поставку HMS №1&2 (80:20) по \$369/тонна C&F и марки bonus по \$389/тонна C&F. Завод из региона Мармара купил у ломозаготовителя из Нидерландов 32 тыс. тонн HMS №1&2 (80:20) по \$371/тонна C&F и 8 тыс. тонн сырья bonus по \$391/тонна C&F. Производитель из провинции Карадениз приобрел в Дании HMS №1&2 (80:20) по \$369/тонна C&F. Компания из региона Искендерун законтрактовала у поставщика из Нидерландов HMS №1&2 (80:20) по \$366/тонна C&F и лом марки bonus по \$386/тонна C&F.

Покупатели лома из Южной Кореи продолжают настаивать на снижении котировок. В условиях слабого спроса на альтернативных направлениях сбыта ожидается, что поставщики из Японии будут вынуждены пойти на уступки. Хотя на этой неделе лом марки HMS №2 и так заметно подешевел, теперь он доступен по \$365-372/тонна C&F.

Цены предложения, \$/тонна

	12 мая	5 мая	изм. за неделю
Железорудная мелочь			
Бразилия (Fe 64-65%), C&F Китай	116 - 117	116	+0,5
Австралия (Fe 61-62%), C&F Китай	102 - 106	102 - 103	+1,5
Австралия (Fe 58%), C&F Китай	94	93 - 94	+0,5

	12 мая	5 мая	изм. за неделю
Стальной лом			
Россия, 3А, FOB Балтийское море	331	347	-16
Япония, HMS №2, FOB	345 - 350	-	-
Южная Корея, C&F	365 - 372	382 - 391	-18

РЫНОК СТАЛЬНОГО ПРОКАТА // 19 НЕДЕЛЯ 2023 ГОДА

Российские поставщики **квадратной заготовки** были вынуждены пересмотреть экспортные котировки из-за негативных настроений на экспортном рынке. Полуфабрикаты с отгрузкой в июне доступны в Турции по \$550-560/тонна C&F, тогда как цены спроса составляют \$530-550/тонна C&F. Поставщики, которые предлагали лоты с быстрой отгрузкой, смогли заключить несколько сделок. Около 12 тыс. тонн полуфабрикатов (три лота по 4 тыс. тонн) было реализовано по \$558-559/тонна CIF. В Северной Африке участники рынка тоже сообщили о снижении цен на заготовку из РФ. Партии с июньской отправкой можно было приобрести через трейдера по \$560-570/тонна C&F Египет. В Тунисе котировки составляли \$555-560/тонна C&F.

В Иране Sirjan Iran Steel Company (SISCO), наконец, закрыла тендер, реализовав 30 тыс. тонн заготовки по \$473/тонна FOB. Другой местный производитель – Khorasan Steel Company – также завершил торги. Партия объемом 25 тыс. тонн была продана по \$460/тонна FOB. Предложения в страны Персидского залива и в Турцию поступали на уровне от \$545/тонна C&F и \$560/тонна C&F соответственно.

Деловая активность на рынке импортной квадратной заготовки в Юго-Восточной Азии остается слабой из-за низкого спроса на конечную продукцию. Предложения квадратной заготовки из стран АСЕАН трейдеры озвучивали по \$540-550/тонна C&F Филиппины. Квадрат иранского производства доступен по \$535/тонна C&F Таиланд. Большинство игроков занимают выжидательные позиции, наблюдая, как будет дальше развиваться ситуация на китайском рынке.

Экспортные цены на **г/к рулоны** из Индии снизились в условиях слабого спроса на внутреннем и экспортном рынках. В начале недели котировки находились в диапазоне \$610-700/тонна FOB. Такое падение нижней границы диапазона связано с тем, что экспортеры выставили прокат на продажу в страны Ближнего Востока. Крупный производитель был готов реализовать г/к рулоны на этом направлении по \$640/тонна C&F с отгрузкой в мае – июне. Последний раз индийские заводы озвучивали «твердые» предложения для ОАЭ еще в середине февраля.

Китайские трейдеры продолжили снижать экспортные котировки г/к рулонов на фоне падения фьючерсов. Ослабление настроений на Shanghai Futures Exchange было вызвано последними экономическими данными. В ОАЭ прокат предлагался в широком диапазоне – \$560-570/тонна C&F Джебель-Али. Информации о заключении сделок не поступало. Большинство игроков не спешат с покупками, ожидая, что цены в ближайшем будущем могут снова упасть.

Цены предложения, \$/тонна

	12 мая	5 мая	изм. за неделю
Квадратная заготовка			
Россия, FOB Черное море	520 - 530	530 - 540	-10
Иран, FOB	460 - 473	475 - 492	-17
Китай (Q275), FOB	520 - 525	530	-7,5
Россия, FOB Дальний Восток	490	480	+10
Слябы литые, \$/тонна			
Бразилия, FOB	770 - 780	820 - 850	-60
Россия, FOB Черное / Балтийское море	-	530 - 560	-
Горячекатаный тонколистовой листовой прокат			
Россия, FOB Черное море	570 - 600	590 - 600	-10
Индия, FOB	610 - 700	680 - 720	-45
Китай, FOB	580 - 590	590 - 600	-10
Холоднокатаный листовой прокат			
Китай, FOB	640 - 655	650 - 670	-12,5
Арматура			
Иран, FOB	540	550 - 560	-15
Китай (16-25 мм), FOB AW	575 - 585	585 - 595	-10
Катанка			
Китай, FOB	570 - 580	575 - 590	-7,5

РЫНОК УДОБРЕНИЙ // 19 НЕДЕЛЯ 2023 ГОДА

Египетский рынок **карбамида** в отчетный период был неактивен из-за слабого спроса в странах Европы и падения котировок в Бразилии и США. На Ближнем Востоке соглашения на этой неделе не заключались. В черноморском регионе продаж тоже не было зафиксировано. Турецкие импортеры заинтересованы в более выгодных предложениях из Ирана, на других рынках мочевины не особо востребована. Компания IGSAS приобрела 15 тыс. тонн иранского карбамида по \$341-346/тонна С&F Турция без уплаты пошлины для оперативной отгрузки в порт Корфез, а Togos – 20-25 тыс. тонн по \$338-340/тонна С&F Турция тоже без уплаты пошлины, но с поставкой в конце мая или начале июня. Туркменскую гранулированную продукцию предлагали по \$325-330/тонна FOB Грузия с поставкой в мае – июне. Активность торговли гранулированным карбамидом в Бразилии была невысокой. Тем временем спрос в США вырос, однако цены снизились на \$38/тонна до \$325-474/тонна FOB Новый Орлеан. На индийском рынке затишье.

Торговая активность на рынке **аммиачной селитры** в регионах Черного и Балтийского морей остается слабой, котировки снизились. Спрос во Франции упал. Yara предлагает амселитру с отгрузкой в июле по предварительной цене в €371/тонна СРТ дистрибьюторы (навалом). Компания Vorealis подняла котировки до €375/тонна СРТ дистрибьюторы (навалом) с условием отправки в июне – июле. Турецкие амселитра и ИАС на мировом рынке не востребованы. Региональные поставщики получили разрешение на экспорт ИАС с 1 апреля по 30 июня в размере 25% от максимального месячного объема производства и с 1 июля по 31 августа – 40%, а также на продажу в период с 1 апреля по 31 августа 40% гранулированной и 30% приллированной амселитры от наибольшего объема выпуска за месяц.

В Бразилии впервые с середины 2021 года среднерыночная цена на гранулированный **хлоркалий** составила около \$410/тонна С&F. Однако высокие складские резервы и конкуренция между производителями в регионе, вероятно, позволят Бразилии войти в сезон без повышения котировок, а, возможно, и с дальнейшим снижением в краткосрочной перспективе. В настоящее время местные фермеры мало интересуются любыми удобрениями из-за неопределенности с ценами на урожай. По этой причине региональные игроки не ожидают улучшения спроса в конце мая – в июне, когда обычно оформляется большинство соглашений. По данным компаний, отслеживающих перемещение сухогрузов, в мае объемы поступления хлорида калия в порты Бразилии могут сократиться до 600-650 тыс. тонн (против более 1,4 млн тонн в апреле), что свидетельствует о сложностях со сбытом внутри страны. На европейском рынке спрос низкий. Покупатели ожидают пересмотра цен как на местный, так и на импортный хлоркалий с поставкой в новом сезоне в соответствии с мировыми тенденциями. В отдельных регионах в начале мая отмечался интерес к небольшим партиям древесного продукта с перевозками в июне, но о сделках не сообщалось. Повышению активности потребителей хлоркалия в Юго-Восточной Азии препятствуют большие запасы в Индонезии и жаркая погода, из-за которой смещаются сроки внесения удобрений.

Цены предложения, \$/тонна

	12 мая	5 мая	изм. за неделю
Карбамид (спот)			
FOB Черное море (прил.)*	300 - 305	300 - 305	=
FOB Балтийское море (прил.)*	285 - 305	300 - 305	-7,5
FOB Балтийское море (гран.)*	275 - 332	275 - 346	-7
FOB Египет (гран.)*	362 - 365	362 - 365	=
CFR Бразилия (гран.)	320 - 340	320 - 360	-10
Аммиачная селитра (спот)			
FOB Черное море*	155 - 190	155 - 190	=
FOB Балтийское море*	155 - 190	155 - 190	=
CFR Бразилия*	200 - 225	200 - 230	-2,5
Сульфат аммония			
FOB Черное / Балтийское море (хим. крист.)	106 - 122	111 - 127	-5
КАС - 32% (спот)			
FOB Черное море**	133 - 215	128 - 215	+2,5
FOB Балтийское море**	123 - 220	118 - 220	+2,5
ДАФ (спот)			
FOB Балтийское море*	490 - 527	490 - 495	+16
FOB Марокко*	492 - 605	575 - 687	-82,5
CFR Индия	525 - 535	534 - 540	-7
МАФ (спот)			
FOB Марокко*	485 - 520	495 - 559	-24,5
FOB Балтийское море*	530 - 570	540 - 570	-5
CFR Бразилия	508 - 558	518 - 575	-13,5

	12 мая	5 мая	изм. за неделю
Хлорид калия (спот/контракт)			
FOB Балтийское море (стандарт)	325 - 485	324 - 485	+0,5
FOB Балтийское море (гранулят)	355 - 420	355 - 420	=
FOB Канада (стандарт)	352 - 500	352 - 500	=
FOB Канада (гранулят)	350 - 450	350 - 450	=
НРК 15:15:15 (спот)			
FOB Балтийское море	320 - 355	349 - 351	-12,5
Сера (гранулированная)			
FOB Черное море*	60 - 70	60 - 70	=
FOB Балтийское море*	57 - 60	57 - 60	=
FOB Ванкувер*	83 - 88	83 - 88	=
FOB Ближний Восток*	80 - 86	84 - 86	-2
CFR Китай*	104 - 118	100 - 110	+6

* – справочная цена,

** – нетбек

**© ТРАНСПОРТНЫЙ РЫНОК
СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ И КАВКАЗА**

Изготовление и поддержка:

ООО ФИРМА «МЕТАЛЛ - КУРЬЕР»

ЕДРПОУ (ОКПО) 21857164

телефон: **+380 56 375 7915**

e-mail: transport@metalcourier.com

По вопросам оформления подписки обращайтесь к Роману Ярцу

телефон: **+380 56 375 7916**

e-mail: r.yarets@metalcourier.com

Публикуемые материалы основаны на источниках, которые расцениваются как надежные, но редакция не гарантирует их абсолютной точности. Материалы предоставляются в информационных целях. Редакция не несет ответственности за действия, предпринятые на основе опубликованных материалов.

Авторские права. Все публикуемые материалы и данные являются собственностью ООО ФИРМА «МЕТАЛЛ - КУРЬЕР». Перепечатка либо дальнейшее их распространение в любой форме любым способом разрешается только при наличии предварительного письменного согласия владельца авторских прав.