

# Что бьет по угольной отрасли?



**Фари́д Хусаи́нов,**  
эксперт Института  
экономики и регулирования  
инфраструктурных отраслей  
НИУ ВШЭ, к. э. н.

**К**ак известно, уголь традиционно является самым массовым грузом, перевозимым Российскими железными дорогами. В 2024 году из общей погрузки грузов 1181,4 млн т на уголь приходится 28,1% (см. рис. 1).

Одновременно и наибольшее снижение погрузки в абсолютных тоннах к уровню предыдущего года наблюдается по группе грузов «каменный уголь» – это снижение в прошлом году к аналогичному периоду 2023-го составило 18,9 млн т. То есть 37% всего снижения общей погрузки приходится на каменный уголь.

Долгосрочная динамика погрузки каменного угля по сети РЖД, в том числе с выделением погрузки назначением по России и на экспорт за 2000–2024 гг., приведена на рис. 2.

**Погрузка каменного угля за 2024 год составила 331,4 млн т, что ниже погрузки аналогичного периода 2023-го на 5,4%, или на 18,9 млн т. По отношению к аналогичному периоду 2022 года погрузка составила 93,5%, или -6,5%, снижение на 23 млн т. Учитывая то, что, по данным Росстата, общая добыча угля (показатель выпуска угля) по итогам 2024 года составила 427 млн т (99,4% от показателя предыдущего года), можно увидеть, что коэффициент перевозимости угля железнодорожным транспортом (отношение отправленного по железной дороге к общему объему добычи) составил по итогам года 78%. В чем причины снижения погрузки данной номенклатуры?**

Как показано в таблице 1, снижение погрузки угля в значительной степени связано с сокращением его экспорта.

Как известно, в последние годы больше половины всего погруженного в России угля отправляется на экспорт, например, в 2024 году эта доля составила почти 54%, а максимального значения доля экспорта достигала в 2021-м – почти 58% (см. рис. 3).

Из таблицы 1 видно, что эта доля уменьшилась по итогам 2024 года к 2023-му (на 2,3 п. п.), кроме того, практически все снижение пришлось на экспорт (-18,2 млн т из общего снижения на 18,9 млн т).

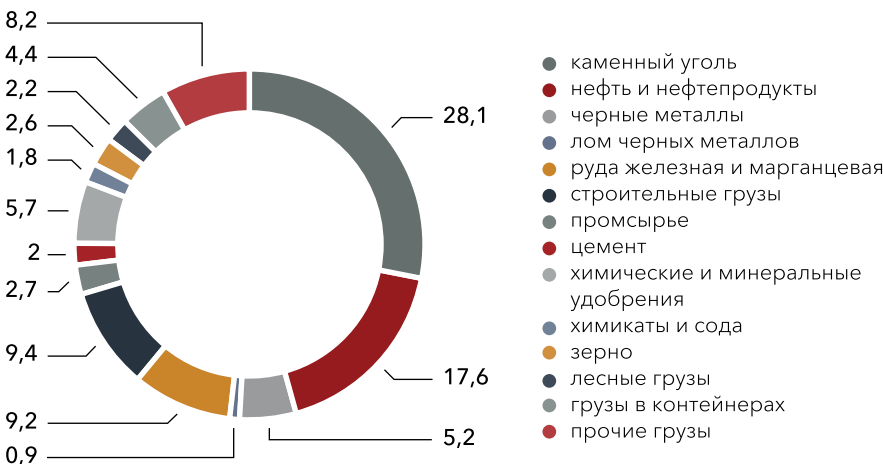
Можно выделить 3 важнейшие причины сокращения погрузки угля на экспорт в 2024 году.

Во-первых, падение мировых цен на уголь. В среднем мировые цены за указанный год в крупнейшем угольном хабе Азиатско-Тихоокеанского региона – Ньюкасле были примерно на 20% ниже, чем в 2023-м. Причем, по оценке большинства угольных экспертов, это снижение знаменует

собой возвращение к долгосрочным средним значениям после аномально высоких значений 2022 года (точнее, периода с II половины 2021-го по I половину 2023 года). Возвращение к долгосрочной нормальности, как любят говорить экономисты.

Вторым фактором, сыгравшим важную роль в снижении погрузки, хотя и не глобально, а лишь для южного направления, в январе – мае прошлого года стала история с ценами на перевозку угля через терминал ОТЭКО в порту Тамань. В начале 2024 года ставки за перевалку в Тамани составили \$38 за тонну (что в 2,7 раза выше, чем, например, в порту Новороссийск), и это привело к массовому отказу грузовладельцев от погрузки в адрес порта. Затем, в апреле 2024-го, руководство терминала в Тамани снизило ставку за перевалку угля до \$18 за тонну, что хотя и выше, чем, например, в порту Новороссийск, но все же примерно вдвое ниже, чем в Тамани в январе – марте 2024 года. Впрочем, справедливости ради необходимо отметить, что сами портовики объясняли такой рост ставок на перевалку следующими причинами: ОАО «РЖД» не согласовало (отклонило) настолько большой объем заявок в этом направлении, что окупаемость терминала, рассчитанная на определенный объем груза, оказалась под вопросом, а выполнить план можно было двумя способами: либо большим объемом с низкими ставками на перевалку, либо меньшим, но с высокими ставками на перевалку. Поскольку РЖД сильно ограничили объем в направлении терминала, портовики, по их словам, были вынуждены пойти на такие крайние меры по спасению своей рентабельности. К концу первого полугодия погрузка на южном направлении

**Рис. 1. Структура погрузки грузов по сети РЖД в 2024 г., %**



Источник: ОАО «РЖД»

начала восстанавливаться и в июне почти достигла аналогичного уровня 2023 года, но тем не менее накопленное отставание было таким огромным, что оно внесло существенную лепту в общее снижение.

И, наконец, третий, самый важный фактор. Это ограниченность Восточного полигона и невозможность существенного увеличения перевозок через него вследствие ограниченности пропускных и провозных способностей железнодорожной инфраструктуры. Так, экспорт угля через Восточное направление вырос на 3,5% (с 107,7 млн т в 2023-м до 111,5 млн т в 2024 году, рост на 3,8 млн т), при этом экспорт через Северо-Запад снизился на 13,1% (с 56,4 до 49 млн т, снижение на 7,4 млн т), а через южное направление (через порты Азово-Черноморского бассейна) – на 46% (с 31,6 до 17,1 млн т, или на 14,5 млн т). Напомним, что после того, как в апреле 2022 года ЕС принял решение об эмбарго на поставки угля из России и вступлении через 4 месяца в силу этого решения, география российского угольного экспорта изменилась, что в прессе прозвали «поворотом на восток». Если в 2019 году на долю

Китая и Индии приходилось в сумме 23% экспорта угля из России, то уже в 2023-м – примерно 66%, тогда как доля стран ЕС сократилась с 32% практически до нуля. Причем здесь проблема инфраструктуры была усугублена дефицитом локомотивной тяги и локомотивных бригад.

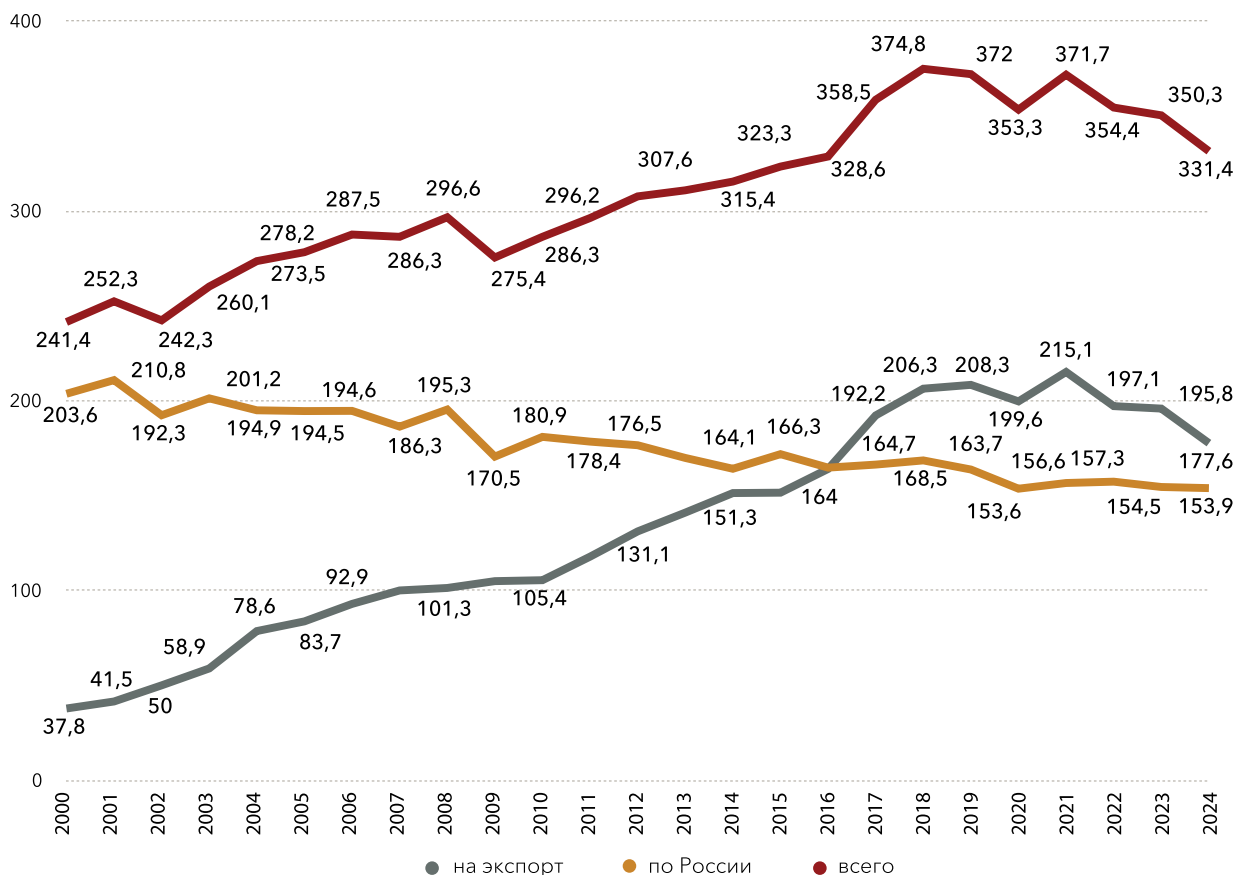
Динамика экспорта по направлениям позволяет сделать один любопытный вывод. Если бы ограничения, сложившиеся применительно к экспорту через Юг и Северо-Запад (связанные с санкционными мерами), отсутствовали, то даже с учетом загруженности Восточного полигона вполне можно было экспортировать дополнительно еще 22 млн т и вместо снижения на 18 млн т был бы рост экспорта на 4 млн т (сокращение на 22 млн т экспорта через северо-западное и южное направления, если бы его можно было восстановить, компенсировало бы минус в 18 млн, и был бы рост на 4 млн т к предыдущему году).

Говоря о третьей причине, необходимо отметить еще один важный аспект, вытекающий из этого «поворота на восток» и усугубляющий ситуацию. Общее среднее расстояние поставок угля (включающее, поми-

мо средней дальности перевозки по железной дороге, еще и расстояние перевозки по морю) увеличилось примерно на 25%, причем основной прирост пришелся на расстояние перевозки по морю (и, соответственно, на морской фрахт), в том числе из-за необходимости использовать порты Юга и Северо-Запада России для поставок угля в Восточную и Южную Азию. А из-за удлинения общего расстояния перевозки величина погрузки стала более чувствительной к снижению экспортных цен (это наблюдение сделал известный угольный эксперт К. Родионов в своем Telegram-канале). Кроме того, на экономику угольного экспорта повлияло еще и решение китайских регуляторов установить с 2024 года пошлины на импорт энергетического (6%) и коксующегося (3%) угля.

Из этих трех факторов первые два являются ситуационными, а вот третий – гораздо более фундаментальным. В течение 2024 года было несколько совещаний, посвященных работе ДМЗИ, на которых обсуждались причины того, что существующие пропускные и провозные способности инфраструктуры, учтенные этой информационной

**Рис. 2. Погрузка каменного угля на железнодорожный транспорт, в том числе назначением по России и на экспорт в 2000–2024 гг., млн т**



Источник: МПС, ОАО «РЖД»

**Таблица 1. Погрузка каменного угля по сети РЖД, в том числе во внутригосударственном сообщении (по РФ) и на экспорт**

	Погрузка			12 месяцев 2024 к 12 месяцам 2023		Справочно: 12 месяцев 2024 к 12 месяцам 2022	
	за 12 месяцев 2022, тыс. т	за 12 месяцев 2023, тыс. т	за 12 месяцев 2024, тыс. т	%	+/-, тыс. т	%	+/-, тыс. т
Погружено	354 400,6	350 282,1	331 403,4	94,6	-18 878,8	93,5	-22 997,2
в том числе:							
по России	157 281	154 524,3	153 850,5	99,6	-673,9	97,8	-3430,6
на экспорт	197 119,6	195 757,8	177 552,9	90,7	-18 204,9	90,1	-19 566,6
Справочно: доля экспорта	55,6%	55,9%	53,6%				

Источник: ОАО «РЖД»

системой, позволяют провозить на 30% меньше, чем готовы предложить грузоотправители. Кроме того, попытка уменьшить количество порожних вагонов на сети, предпринятая РЖД в конце года, и стремление ограничить подсыл порожних вагонов в регионы погрузки угля (прежде всего на Кузбасс) в течение 2024 года привели к тому, что при формально большом количестве полувагонов на сети фактически многие грузоотправители начали испытывать дефицит вагонов, подаваемых под погрузку. Таким образом, проблема дефицита инфраструктуры и локомотивной тяги потянула за собой и ряд других проблем – дефицит вагонов приводит к необходимости приобретать новые вагоны (этот механизм работает через увеличение роста оборота вагона), что, в свою очередь, увеличивает дефицит инфраструктуры.


Еще одной мерой, ударившей по угольной отрасли, стали непривычно

высокие темпы роста тарифов РЖД в последние 2 года, отмена некоторых понижающих коэффициентов к тарифу на перевозки угля. Увеличение тарифа на порожний пробег полувагона с 1 января 2025 года, судя по всем оценкам, сильнее всего отразится на угольной отрасли, так как именно при экспорте угля через порты Дальнего Востока эти расходы будут особенно велики. Здесь нужно напомнить, что тарифы на порожний пробег полувагонов повышены с 1 января 2025 года на 10% и сделано это плюсом к прошедшему ранее, с 1 декабря 2024-го, общему повышению всех тарифов на 13,8%, то есть общее повышение для полувагонов тарифа на порожний пробег по совокупности декабрьской и январской индексации составит 25,2%.

Кроме того, не нужно забывать, что совокупная индексация железнодорожных грузовых тарифов ОАО «РЖД» за последние 3 года (2022,

2023 и 2024) составила (+64,5%), а помимо нее, еще и отмена понижающих коэффициентов 0,895 для угля и 0,4 для некоторых марок угля в июне 2022-го привели к тому, что по итогам 2024 года доходная ставка РЖД от перевозок каменного угля (за тонно-км) выросла по отношению к 2021-му на 78%, а для перевозок угля на экспорт – на 91%. При том, что средняя доходная ставка по всем грузам за тот же период выросла на 53%. Напомню, что темп роста тарифа, строго говоря, не равен темпу роста доходной ставки, но доходная ставка тем не менее является важным индикатором тарифной политики. Кроме того, необходимо отметить, что доходная ставка (за тонно-км) при перевозке каменного угля по итогам 2024 года на 45% ниже, чем средняя доходная ставка от перевозки всех грузов в целом, таким образом, то перекрестное субсидирование между низкодоходными и высокодоходными грузами, на котором построен Прейскурант № 10-01, по прежнему сохраняется.

На 2025 год правительство РФ приняло ряд решений, которые, по замыслу регуляторов, должны несколько смягчить ситуацию в угольной отрасли, в частности, отменены пошлины на экспорт и энергетического и коксующегося углей (точнее говоря, на коксующийся они отменены еще с 1 декабря 2024 года, а на экспорт энергетического угля и антрацита их действие ранее было приостановлено, а теперь, с 1 января 2025-го, эти пошлины отменены полностью).

Вместе с тем есть и плохие новости для угольной отрасли (и они же – хорошие для ОАО «РЖД») – система квот на вывоз угля подверглась корректировке. Квоты на экспорт угля сохраняются только для Кузбасса (54,1 млн т на 2025 год). Квоты же для остальных угольных регионов – Якутии, Бурятии, Хакасии, Иркутской области и Тывы – отменены. 

**Рис. 3. Доля погрузки каменного угля на экспорт в 2000–2024 гг., %**

