Погрузка угля на РЖД и проблемы отрасли

Погрузка каменного угля в 2025 году составила 324,5 млн т, что ниже итогов 2024-го на 2,1%, или на 6,9 млн т. По отношению к 2023 году погрузка снизилась на 7,4% (или на 25,8 млн т). Сокращение наблюдается и при перевозках на экспорт, и при перевозках во внутригосударственном сообщении.

Фарид Хусаинов,
к. э. н., эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ

Экспортные потери

Как известно, в последние годы больше половины всего погруженного в России угля отправляется на экспорт. Эта доля составляет по итогам 2025 года 54,6%. Снижение погрузки на экспорт в 2025-м относительно 2024 года не слишком велико (на 0,3%), но вот относительно 2023 года оно составляет 9,6%, то есть потери погрузки на экспорт в 2025 году к 2023-му составили 18,7 млн т (см. таблицу). Показатель погрузки на экспорт в 2023 году задает тот уровень, с которым мы можем сравнивать текущий экспорт и оценивать объем «недовывезенных» тонн.

Важнейшими причинами падения экспорта угля за прошедшие 2 года (2024 и 2025 гг.) были следующие: снижение мировых цен на уголь, невозможность существенного увеличения перевозок через Восточный полигон (куда переключилась часть объемов угля из-за неэффективности экспорта через порты Северо-Запада) вследствие ограниченности пропускных и провозных способностей железнодорожной инфраструктуры (рост погрузки угля в направлении дорог Восточного полигона в 2025 году относительно 2024-го составил 3%). Еще одним важнейшим фактором стал курс рубля к доллару – по оценке ряда экспертов, влияние этого фактора на экспорт сильнее, чем даже влияние мировых цен (курс рубля, который мы наблюдали в 2024–2025 гг., делает убыточным экспорт угля через порты Северо-Запада и Юга и существенно ухудшает условия экспорта через порты Востока). Еще одним фактором, по оценке самих угольных компаний, являются аномально высокие темпы роста тарифов на перевозки угля (например, тариф на экспортную перевозку угля от Кузбасса до порта Находка вырос с 2022-го по 2025 год в 2,25 раза).

Кроме того, важно отметить, что при снижении экспорта угля на 0,3% по разным направлениям экспорта динамика различается. Так, по имеющимся оценкам, экспорт угля через Восточное направление вырос на 6% (с 112,2 до 118,6 млн т, или на 6,4 млн т), при этом через Северо-Запад снизился на 12% (с 48,5 до 37,8 млн т, снижение на 10,8 млн т), а экспорт через Южное направление (порты Азово-Черноморского бассейна) вырос на 25% (с почти 16 до почти 20 млн т). Таким образом, простая арифметика показывает, как изменились основные направления экспорта – снижение на Северо-Запад (более чем на 10 млн т) как раз равно сумме приростов на Восток и на Юг (6 и 4 млн т). Впрочем, отметим, что рост на Юге еще связан и с ценовой политикой ОТЭКО по перевалке в порту Тамань.

Мы получили ситуацию, когда простого выхода нет – именно потому, что из нескольких дорог к выходу из кризиса одновременно отрезанными оказались почти все. Остаются два пути – государственная поддержка и сокращение собственных издержек угольной отрасли

Куда следует уголь

Здесь необходимо отметить, что важно различать рост погрузки угля в направлении дорог Восточного полигона – около 3% и рост погрузки на экспорт через Восточный полигон – примерно 6%. Первый показатель вбирает в себя, помимо экспорта, объемы угля, потребляемого в регионах, через которые проходит Восточный полигон (из всего погруженного назначением на дороги Восточного полигона угля примерно одна треть следует назначением по России, а две трети – назначением на экспорт; так, по итогам 2025 года это соотношение составляет 34%/66%), а второй показатель – это непосредственно экспорт. Кроме того, нужно отметить, что в общем объеме грузов, перевозимых по Восточному полигону с запада на восток, доля угля составляет как по итогам 2024-го, так и по итогам 2025 года 66%.

Из графика долгосрочной погрузки угля по сети РЖД (2000–2025 гг.) видно (см. рис.), что начиная с 2000 года до примерно 2017–2021 гг. погрузка угля росла, а вот с 2021-го по 2025-й наблюдается ниспадающий тренд.

Тем не менее из данных за 2025 год назначением по России примерно около 30% обычно составляет коксующийся, а остальные 70% – энергетический (например, в 2024 году из 153,9 млн т угля, погруженных во внутригосударственном сообщении, 43,9 млн т – это коксующийся и 109,8 млн т – энергетический уголь). Но в 2025-м в связи с общим снижением производства в металлургической отрасли многие грузы, потребление которых так или иначе связано с работой металлургических предприятий, показали отрицательную динамику погрузки (наглядный пример – лом черных металлов, погрузка которого снизилась на 32%). В этих условиях при росте погрузки во внутригосударственном сообщении энергетического угля на 1,4% (с 109,9 до 111,4 млн т) погрузка коксующегося угля снизилась на 18%

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

	Погрузка			12 месяцев 2025 к 12 месяцам 2024		Справочно 12 месяцев 2025 к 12 месяцам 2023	
	погрузка за 12 месяцев 2023, тыс. т	погрузка за 12 месяцев 2024, тыс. т	погрузка за 12 месяцев 2025, тыс. т	%	+\-, тыс. т	%	+\-, тыс. т
Всего	**350 282,1**	**331 403,4**	**324 466,3**	**97,9**	**-6937**	**92,6**	**-25 815,8**
в том числе:							
по России	154 524,3	153 850,5	147 438,4	95,8	-6412,1	95,4	-7085,9
на экспорт	195 757,8	177 552,9	177 027,9	99,7	-525	90,4	-18 729,9
Справочно: доля экспорта	55,9%	53,6%	54,6%				

Источник: ОАО «РЖД»

(с 43,9 до 36 млн т). Доля коксующегося угля в погрузке по России сократилась с 29% в 2024-м до 24% в 2025 году. Кроме того, еще один неочевидный фактор, связывающий снижение погрузки на экспорт со снижением по России, – часть угля, прежде чем быть экспортированной, проходит через обогатительные фабрики, перевозки на которые являются внутрироссийскими, но когда потребность в экспортных перевозках такого угля исчезает, то и направление угля на обогащение тоже снижается. Эти объемы тоже вносят свой вклад в снижение погрузки во внутригосударственном сообщении.

Таким образом, за 2 года (то есть если считать 2025 год по отношению к 2023-му) общее снижение погрузки угля составило 25,8 млн т, из которых 18,7 млн т – это потери экспортных объемов, а 7 млн т – потери во внутрироссийском сообщении.

Кейс с кризисом

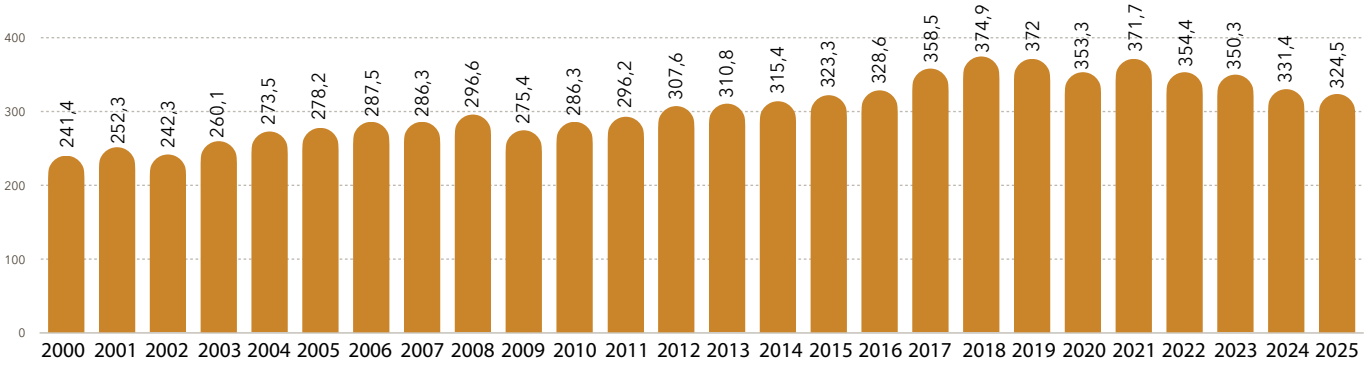
Тема кризиса в угольной отрасли в последнее время звучит постоянно, и в этой связи анализ обстоятельств, влияющих на динамику погрузки, интересен тем, что показывает, как сочетание разных факторов – как рукотворных, так и объективных – может породить такой «идеальный шторм». С одной стороны, у нас есть санкции и погрузка угля в европейском направлении упала, с другой стороны, мы могли бы экспортировать через Восток, но там не настолько развиты пропускные способности, чтобы «переварить» переключившийся с северо-западных портов экспорт. С третьей – мировые цены на уголь снизились и это приводит к тому, что часть логистических цепочек поставок, которые ранее были прибыльны, стала убыточна. С четвертой – если бы тарифы ОАО «РЖД» были пониже, это поддержало бы экспорт угля, но у ОАО «РЖД» у самого проблемы с доходами (если верить официальным сообщениям) и ему сейчас не до поддержки угольной отрасли.

Каждый из этих факторов по отдельности мог бы и не привести к кризису, ситуация могла демпфироваться за счет остальных факторов. Но здесь мы получили ситуацию, когда простого выхода нет – именно потому, что из нескольких дорог к выходу из кризиса одновременно отрезанными оказались почти все. Остаются два пути – государственная поддержка и сокращение собственных издержек угольной отрасли. Но в существующей ситуации масштабная господдержка отрасли почти невозможна. А с сокращением собственных издержек угольной отрасли, радикальным повышением эффективности тоже есть проблемы – инвестиции в технологическое и техническое развитие угольной отрасли в «тучные» годы не были сделаны, а без них повышение эффективности будет трудным и болезненным – через займы; но и здесь проблема – внешние займы на реструктуризацию той или иной отрасли, которые являются распространенной практикой в мире (например, ЕБРР активно занимается подобными проектами), в силу внешнеполитической обстановки сегодня почти недоступны.

Этот идеальный шторм показывает, помимо прочего, то, какую роль при спасении той или иной отрасли играют международные финансовые институты (многие из которых для этой задачи, вообще говоря, и создавались).

И как бы это кощунственно ни звучало, кейс с кризисом угольной отрасли внезапно весомо, грубо, зримо демонстрирует нам некоторые важные уроки макроэкономического характера. Так бывает – если мы не выучили урок в учебнике, то придется учить его в жизни.

Динамика погрузки каменного угля на сети РЖД в 2000–2025 гг., млн т



Источник: ОАО «РЖД»