ЭКСПЕРТНОЕ РЕЗЮМЕ
ПОДГОТОВЛЕНО N. TRANS LAB

N.Trans Lab

ЧАСТЬ 1. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

HIGHWAY TO HELL

ПЕРСПЕКТИВЫ УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ

1

ОКТЯБРЬ 2024

Как нет смысла выращивать апельсины в Арктике и конкурировать с Бразилией, так и нет смысла наращивать убыточный экспорт угля в РФ

СОДЕРЖАНИЕ

1. Характеристика угольной отрасли 01

2. Меры поддержки угольной отрасли 04

2.1. Перекрёстное субсидирование
2.2. Гарантированные объёмы вывоза угля
2.3. Модернизация Восточного полигона
2.4. Прочие меры поддержки

3. Арктика не конкурирует с Бразилией в выращивании апельсинов 05

4. Анализ факторов, определяющих прибыль и ВДС угольной отрасли 06

5. Перспективы угля на мировых рынках 08

6. Завышение ставок перевалки в портах как результат деятельности угольных компаний 10

7. Рентабельность, налоговая нагрузка и инвестиционная активность угольной отрасли 11

8. Управляемое выбытие неэффективных предприятий угольной отрасли не привело к социальным взрывам 14

9. Падение доходов РЖД и длительная окупаемость Восточного полигона как результат доминирования угля на железной дороге 17

10. Эффекты от сокращения 10 млн тонн грузовой базы угля на Восточном полигоне 19

11. Расчет экономического эффекта от отмены мер поддержки 20

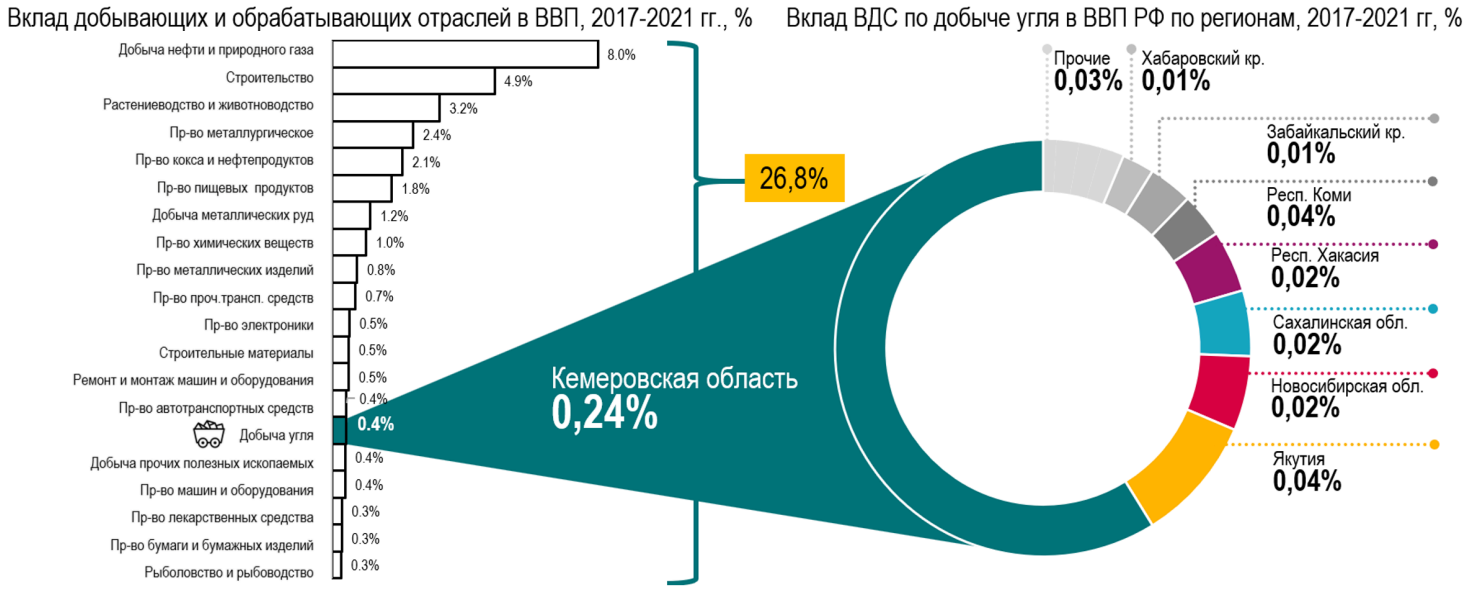
12. Предложения по оптимизации мер поддержки угольной отрасли 22

Настоящий документ представляет собой **экспертное резюме результатов отраслевых исследований**, подготовленных аналитиками ЦЭИ, ИНЭИ РАН, АЦ при Правительстве РФ, ИЭП им. Гайдара, ВТБ-Капитал, Сколково, МЭИ, Argus, а также статистических данных Росстата, Минэнерго, РЖД, ФТС, ФНС, ЕМИСС, информации отраслевых СМИ и корпоративной отчетности.

Доклад в виде **анализа результатов отраслевых исследований** подготовлен экспертами N.Trans Lab в рамках изучения угольной отрасли и ее влияния на транспортную логистику России, социальную сферу и жизнь угольных моногородов. Мы изучали аспекты, связанные с регулированием в угольной отрасли, ее влиянием на развитие производства и бизнеса в других отраслях промышленности и вкладом в экономику России в целом.
Прикладной задачей исследования стало формирование предложений в области системы тарифообразования и механизмов недискриминационного доступа к транспортной инфраструктуре, диверсификации бизнеса угольных компаний и поиск подходов к решению социальных проблем.

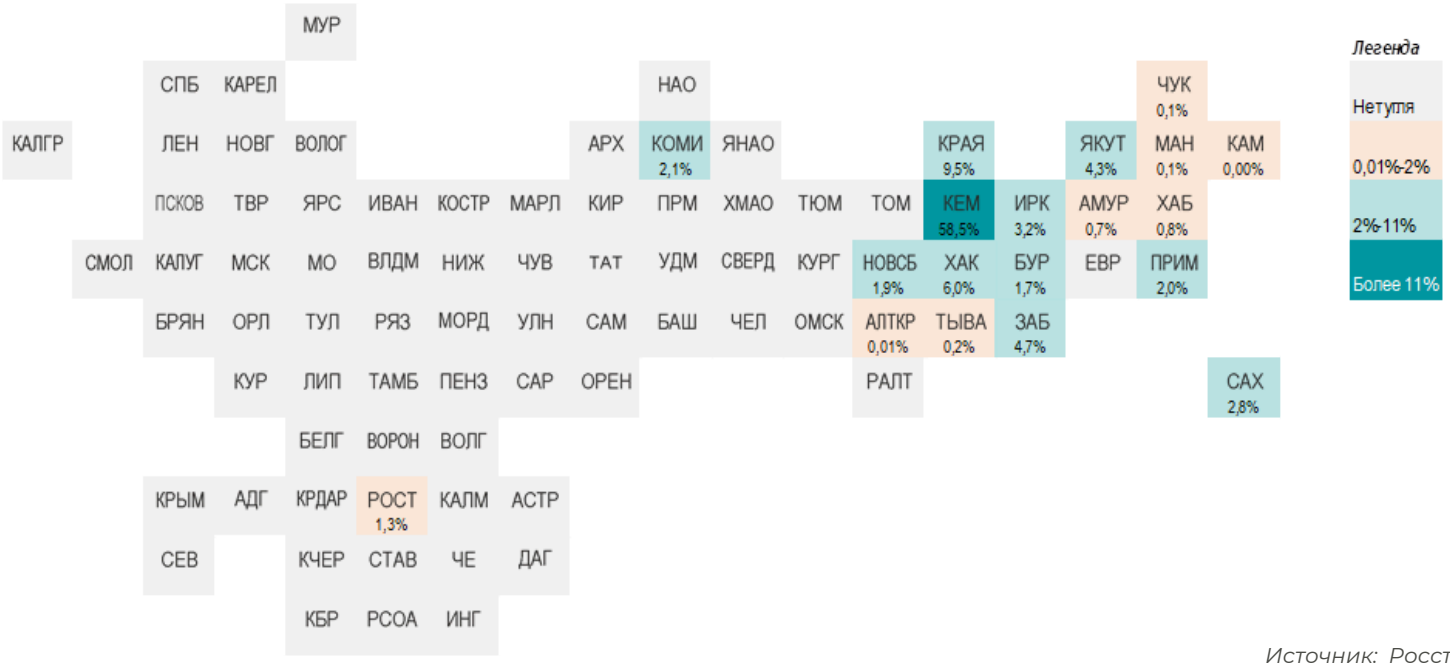
1. Характеристика угольной отрасли

Вклад угольной отрасли в ВВП в 2017–2022 гг. составляет 0,4%, что меньше, чем в прочих добывающих отраслях (добыча нефти и газа – 8%, добыча металлических руд – 1,2%). Наибольшее влияние 0,24% из 0,4% на ВВП среди регионов присутствия угольных компаний оказывает Кемеровская область (Рис.1).



Источник: данные Росстата, расчеты ЦЭИ

Рис. 1. Вклад угольной отрасли в экономику страны

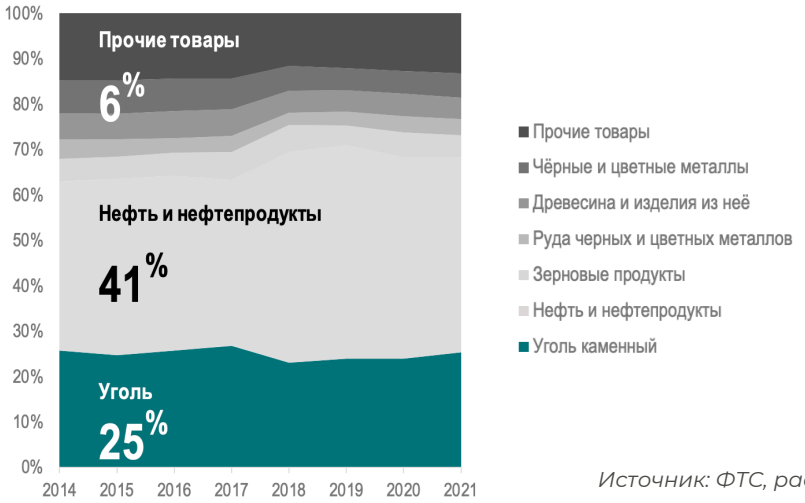


Источник: Росстат

Рис. 2. Региональная структура добычи угля в России в 2016-2022 гг., %

В региональной структуре добычи угля 80% добычи приходится на Кемеровскую область (59%), Красноярский край (10%), Республику Хакасия (6%) и Забайкальский край (5%) (Рис.2).

В экспортной структуре угледобывающая отрасль обеспечивает только 4% экспортных доходов в среднем за 2014–2021 гг., занимая при этом 25% экспортных перевозок (Рис. 3).



Источник: ФТС, расчеты ЦЭИ

Рис. 3. Товарная структура экспорта в объёмном выражении

Таким образом, наблюдается существенный дисбаланс между объемами, занимающими транспортную инфраструктуру, и экспортной выручкой, которую приносит уголь. Для сравнения, нефть занимает 41% экспорта в объемном выражении, принося в среднем 44% в стоимостном выражении. Для черных и цветных металлов эти показатели составляют 6% и 12% соответственно, то есть дисбаланс разворачивается в обратную сторону (Рис.4).

Источник: ФТС, расчеты ЦЭИ

Рис. 4. Товарная структура экспорта в стоимостном выражении

Стоит отметить, что 25% экспорта в объемном выражении относятся ко всем видам транспорта.

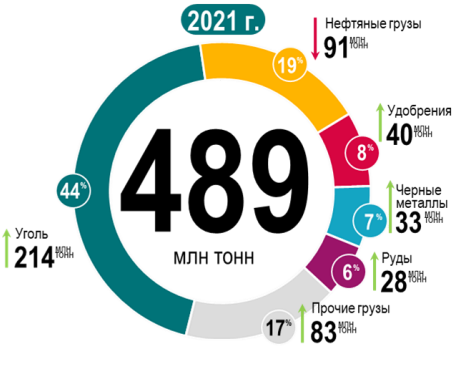
На железнодорожном транспорте, по которому перевозится порядка 96% угля, в 2022 г. доля угля составила 46%, а на Восточном полигоне достигла 70%.

При этом рост перевозок угля происходил опережающими темпами по сравнению с другими грузами: его доля в ж/д перевозках выросла с 36% в 2014 году до 44% в 2021 году.

В таком случае возникает проблема недовывоза продукции с высокой добавленной стоимостью, конкурирующей с углем за транспортную инфраструктуру.
В итоге это ограничивает экспортный потенциал российской экономики и экономический рост (Рис. 5, 6).

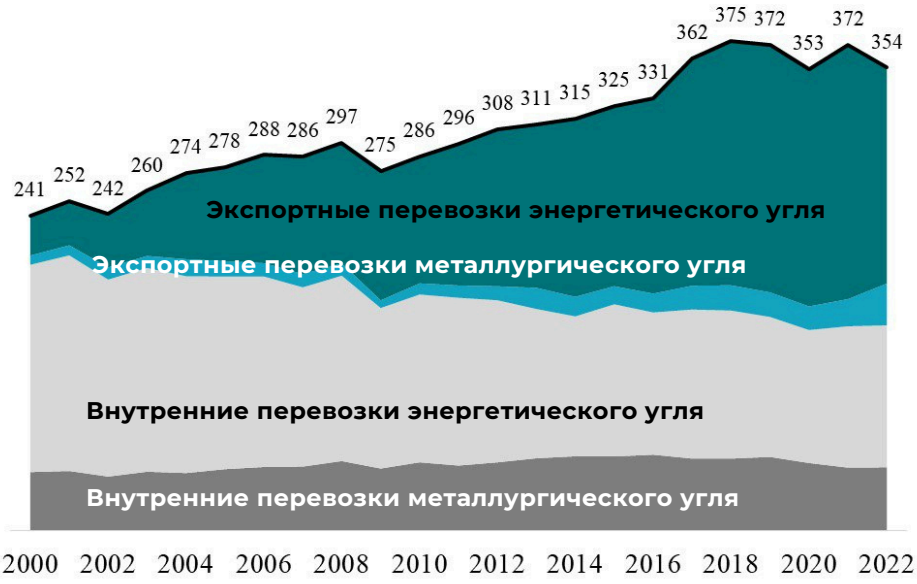
Источник: данные РЖД

Рис. 5. Структура экспорта на железной дороге в 2014 г.



Источник: данные РЖД

Рис. 6. Структура экспорта на железной дороге в 2021 г.



Источник: данные РЖД, данные МЭА

Рис. 7. Соотношение динамики экспорта и внутренних перевозок каменного угля ж/д транспортом, млн тонн

Систематическая поддержка государства была воспринята бенефициарами угольной отрасли как благоприятные условия для наращивания производства на экспорт.

Более доходные (для РЖД) внутренние перевозки угля снизились с 2000 года на 23%, **а низкодоходные экспортные перевозки угля выросли на 421%** (Рис. 7).

Текущий прейскурант РЖД содержит понижающий коэффициент за дальность перевозки, что стимулирует экспортные перевозки на дальние расстояния.

В результате РЖД на протяжении лет недополучало доходы как из-за невозможности провезти более доходные грузы, так и из-за убыточности перевозок на дальние расстояния.

2. Меры поддержки угольной отрасли

Угледобывающая отрасль получает обширную поддержку государства. К основным мерам поддержки угольной отрасли относятся: перекрестное субсидирование, приоритетный вывоз угля из некоторых регионов, а также гипертрофированное расширение Восточного полигона.

2.1. Перекрёстное субсидирование

Уголь входит в класс грузов с наиболее низкими тарифами на ж/д грузоперевозки. В 2022 году объем перекрёстного субсидирования угольной отрасли составил порядка 234 млрд рублей. А с начала введения данной меры поддержки с 2003 по 2022 гг. объем субсидирования отрасли составил порядка 2,5 трлн руб. Значительные объемы перекрестного субсидирования угля влияют на уже рассмотренные выше показатели вклада отрасли в ВВП. Если очистить Валовую добавленную стоимость (ВДС) угольной отрасли от перекрестного субсидирования, то вклад в ВВП составит около 0,2%.

2.2. Гарантированные объёмы вывоза угля

Кроме того, РЖД заключили соглашения с угледобывающими регионами, по которым уголь имеет приоритетный доступ на ж/д.

Так, например, для Кемеровской области гарантированный объем вывоза угля в 2022-2023 гг. составил 51,3 млн тонн, для Республики Бурятия – 9,1 млн тонн, для Республики Хакасия – 9 млн тонн, а для Республики Тыва– 0,4 млн тонн.

Ежегодные потери ВВП от недовывоза 20 млн тонн продукции с высокой добавленной стоимостью доходят до 778 млрд рублей. При этом бюджет недополучает 130 млрд рублей, тогда как доходы от вывоза того же объема угля составляют лишь 22 млрд руб.

2.3. Модернизация Восточного полигона

Следующая крупная мера поддержки угольного экспорта – вложения в модернизацию и расширение инфраструктуры Восточного полигона. Модернизация Восточного полигона с 2013 по 2022 гг. (I и часть II очереди) обошлись в 0,9 трлн рублей. Предполагаемые объемы вложений в III очередь модернизации Восточного полигона составляют от 2 до 4 трлн руб. При этом, главными бенефициарами расширения провозной способности стали угольные компании. С 2014 по 2022 гг. экспорт на Восточном полигоне вырос на 43 млн тонн, 37 млн тонн из которых пришлись на уголь, то есть **85% прироста экспорта на Восточном направлении это уголь**.

При условии долговременной убыточности экспорта угля для РЖД (только в 2023 г. он вышел на нулевую рентабельность), следует, что проценты по долгам РЖД для расширения Восточного полигона покрывались за счёт прибыли, получаемой РЖД от других экспортеров, а не от угольных компаний.

2.4. Прочие меры поддержки

Кроме вышеперечисленных мер поддержки угольной отрасли используются и иные, менее значительные:

- работы по реструктуризации угольной промышленности (2019–2035 гг.) – 54,2 млрд руб.;
- развитие объектов портовой инфраструктуры для диверсификации направлений поставки угольной продукции (2019–2025 гг.) – 46,6 млрд руб.;
- освобождение от единоразового платежа по налогу на сверхприбыль в 2023 г. – 16 млрд руб.;
- государственная поддержка инвестиционных проектов угольных компаний, идущая с 2020 г. – 12 млрд руб. ;
- налоговые льготы по НДПИ(2011–2021 гг.) – 11,6 млрд руб.

3. Арктика не конкурирует с Бразилией в выращивании апельсинов. Аналогично, зачем стимулировать развитие экспорта угля в РФ, не имеющего сравнительных преимуществ перед другими странами-экспортерами

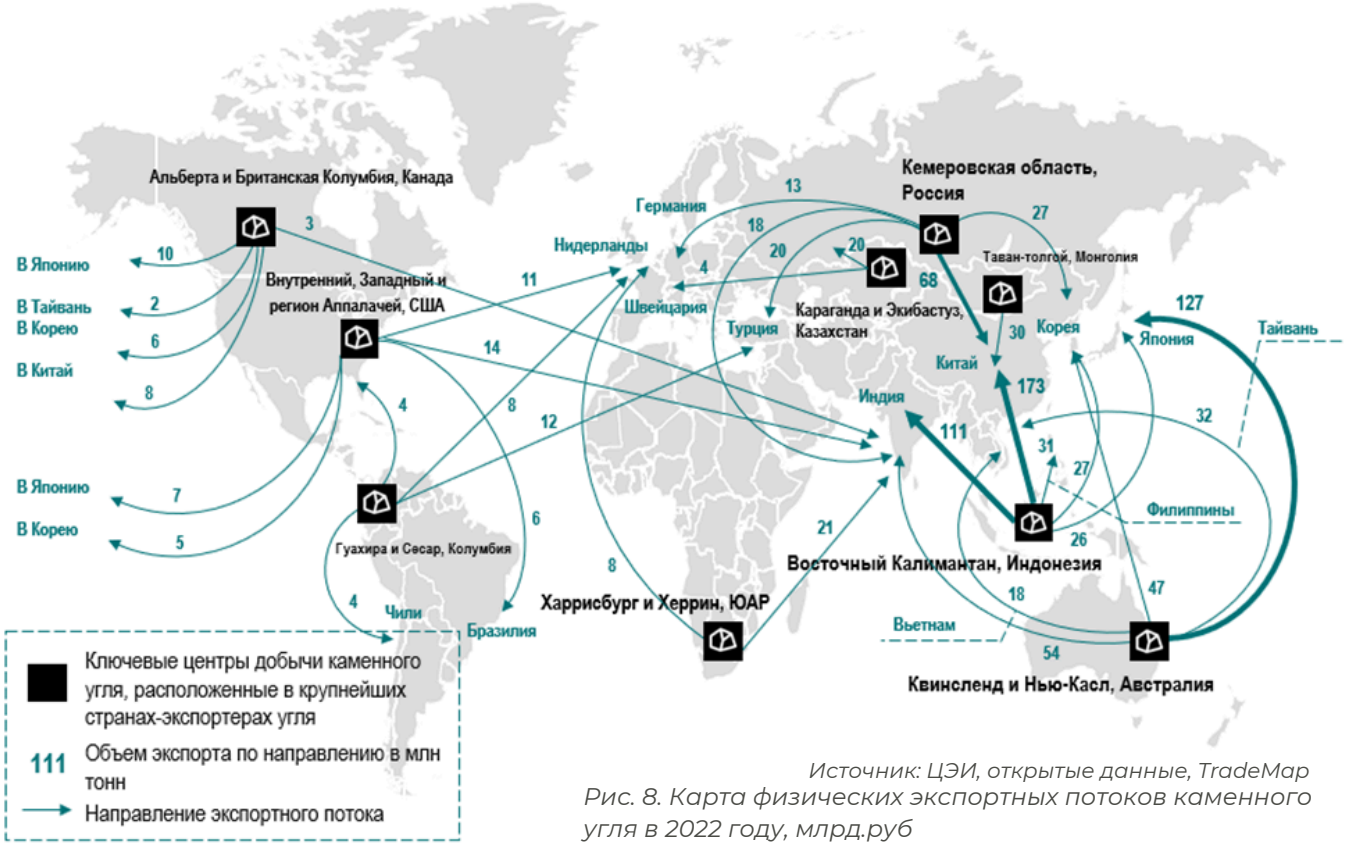
Ключевыми конкурентами России на мировых рынках угля являются Индонезия и Австралия. Меньшую роль играют ЮАР и Колумбия. У всех этих стран география добычи угля располагает к экспорту – месторождения расположены вблизи побережья (Таблица 1). В России же основные месторождения угля находятся в глубине континента и имеют большое транспортное плечо, что делает его гораздо менее конкурентоспособным на мировых рынках. Так, экономически оправданными являться могут только внутренние перевозки на небольшие расстояния.

Таблица 1. Расстояние от месторождений до портов в некоторых странах-экспортерах угля

Источник: открытые данные Интернета

Экспортер	Месторождение	Порт	Расстояние
Индонезия	Sangatta Mine, Восточный Калимантан	Tanjung Bara, угольный терминал	**20 км**
Австралия	Goonyella Riverside Mine, Квинсленд	Hay port, угольный порт	**190 км**
ЮАР	Highveld Coalfield, Фри Стейт	The Port of Richards Bay, угольный порт	**588 км**
Россия	ст. Ерунаково, Кузбасс	Порт Восточный, угольный терминал	**5700 км**
Колумбия	Cerrejón, Северная Колумбия	Puerto Bolivar, угольный терминал	**150 км**
Вьетнам	Cam Pha Mines, провинция Куанг Нин	Cam Pha Port, угольный терминал	**2 км**

Возможно, экономически более оправдано даже импортировать уголь из Казахстана, что и сейчас происходит в достаточных объемах, чем тратить триллионы на стимулирование экспорта угля из РФ, а потом разбираться с последствиями этой политики: переселять и переобучать угольщиков, решать социальные проблемы угольных моногородов, поддерживать гипертрофированно раздутую инфраструктуру и т. д. (Рис.8).



Источник: ЦЭИ, открытые данные, TradeMap

Рис. 8. Карта физических экспортных потоков каменного угля в 2022 году, млрд.руб

4. Анализ факторов, определяющих прибыль и валовую добавленную стоимость угольной отрасли

Значимость угольной отрасли, как она преподносится в публичной плоскости, для экономики РФ сильно преувеличена.

В среднем вклад в ВВП за последние 5 лет составляет 0,4%. В отдельные годы он колеблется от 0 до 0,8% (Рис. 9)

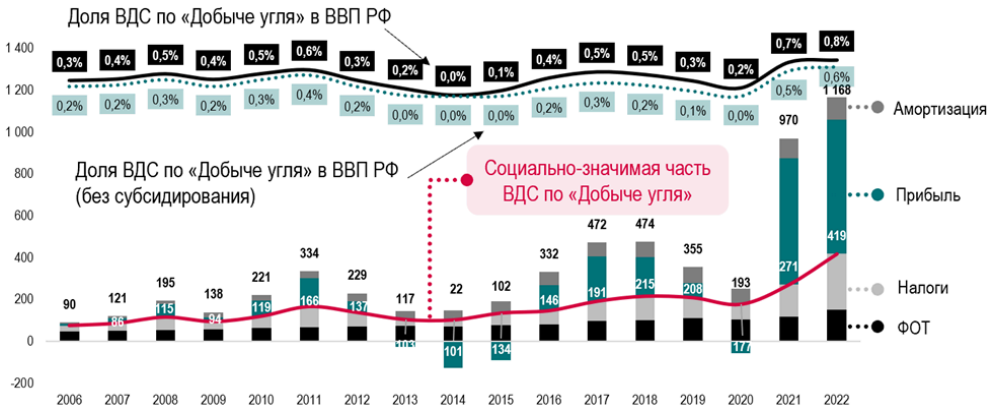


Рис. 9. ВДС по виду деятельности «Добыча угля», млрд.руб.

Если очистить вклад угольной отрасли в ВВП от перекрестного субсидирования угольной отрасли, то реальный вклад составляет около 0,2%.

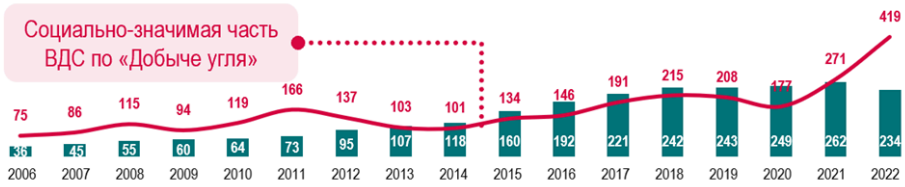


Рис. 10. Объёмы перекрестного субсидирования ж/д тарифов и социально-значимая часть ВДС по «Добыче угля», млрд.руб.

Роль социально-значимых компонент (фонд оплаты труда, налоги, социальные отчисления) добавленной стоимости остаётся стабильно-низкой.

В основном динамика ВДС угольной отрасли определяется прибылью. Прибыль можно было тоже считать социально-значимой компонентой ВДС, но она практически не реинвестируется. При этом вклад этих социально-значимых компонент соизмерим с объемами перекрестного субсидирования угля. То есть отрасль, за исключением ряда лет, приносит эффектов для общества и бюджета меньше, чем получает поддержки (Рис. 10).

Рассмотренное выше влияние угольной отрасли на ВВП следует оценивать с учетом факторов, определяющих выручку. Выручка компаний, представляющих угольную отрасль, выросла с 222 млрд. руб. в 2006 г. до 2 292 млрд руб. в 2021 г (Рис. 11).

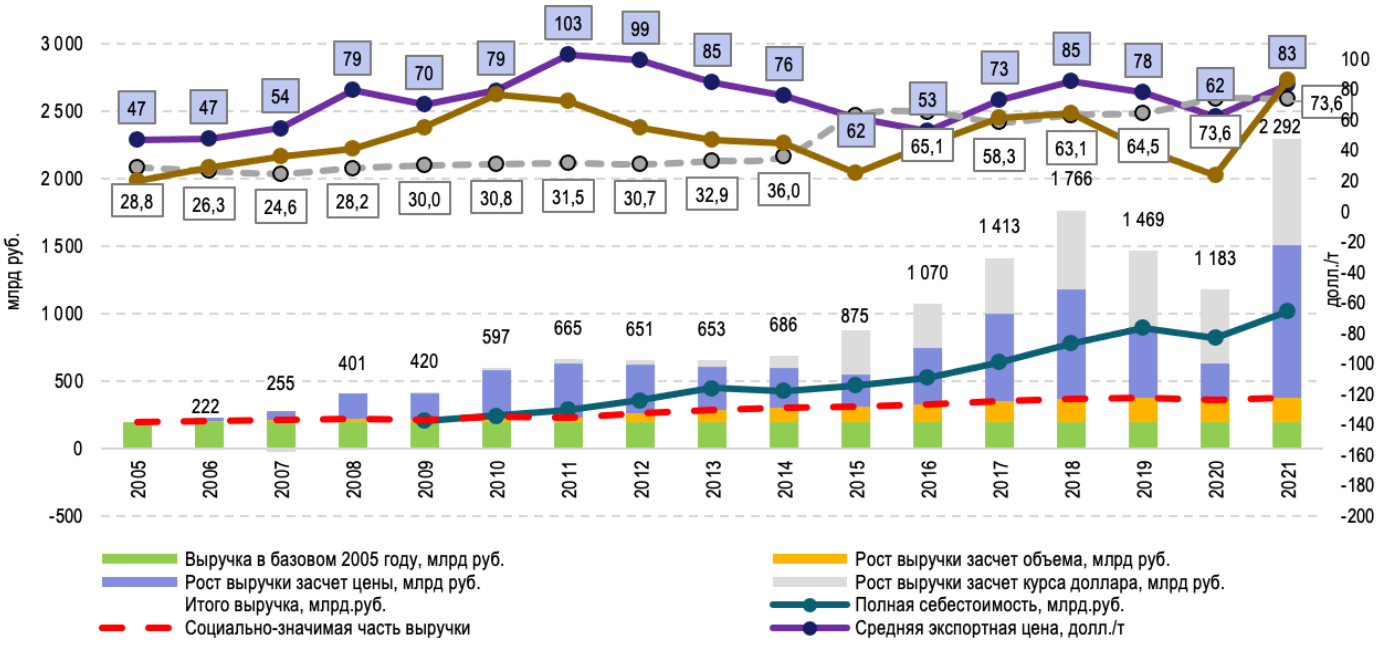


Рис. 11. Факторный анализ выручки угольной отрасли

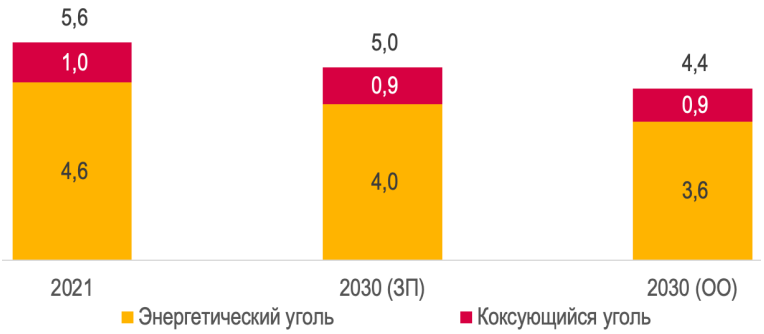
При этом, положительная динамика выручки формируется за счет двух факторов: благоприятная ценовая конъюнктура на мировых рынках и колебания валютного курса.

В свою очередь прирост социально-значимой части прибыли составлял в среднем всего 4,2% в период 2006-2021 гг., увеличившись на 169 млрд руб. за 16 лет (Рис. 11). К социально-значимой части прибыли относятся показатели выручки за счет увеличения объема торгуемого угля.

Таким образом, кратное увеличение объемов экспортируемого угля вносит в структуру выручки угольных компаний почти незаметный вклад на фоне валютных колебаний и мировых цен на уголь. Если эти два фактора окажутся под угрозой, то отрасль станет убыточной и будет вносить близкий к нулю вклад в экономический рост.

5. Перспективы угля на мировых рынках

Если говорить про перспективы **энергетического угля** на мировых рынках, то они определяются глобальным энергетическим переходом и экологической повесткой. Существуют разные сценарии относительно скорости энергетического перехода и скорости отказа от ископаемого топлива. Но всё-таки по консенсус-прогнозам, перспективы экспорта угля находятся под большими рисками. По прогнозам Международного энергетического агентства, спрос на уголь в средне- и долгосрочной перспективе будет снижаться в первую очередь за счет сокращения потребления энергетических углей в рамках перехода к более экологичным видам топлива. Так, уже к 2030 г. спрос упадет на 11,5% или на 21,1% в зависимости от сценария (сценарий заявленной политики и сценарий объявленных странами обязательств соответственно) (Рис. 12). При этом существует и радикальный сценарий, при котором возможен полный отказ от угля в мире. Снижение, заявленное в сценариях, касается в основном энергетического угля. **Металлургический уголь** имеет более определенные перспективы на мировых рынках. Среди российских поставщиков металлургического угля следует выделить ООО «Эльгауголь», которая имеет перспективы закрыть, например, индийский спрос на него.

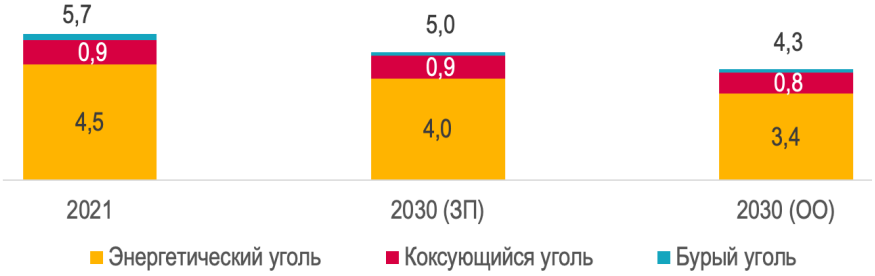


Источник: МЭА

Рис. 12. Спрос на уголь к 2030, Мир (млрд.тонн угольного эквивалент, по видам углей)

В целом торговля коксующимся углем имеет потенциал роста, не компенсирующий спад от снижения торговли энергетическим.
На фоне общемирового снижения потребления угля по всем сценариям, рост импорта угля на 50 млн тонн ожидается во Вьетнаме. Но этот рост все-таки не перекроет прогнозируемого снижения импорта Китая почти на 100 млн тонн.

Предложение угля будет снижаться соразмерно сокращению спроса. Потенциал ввода новых угольных мощностей связан со странами АТР – Индией и Китаем, наращивающими добычу с целью сокращения импорта (Рис. 13). В целом на сжимающихся азиатских рынках ожидается усиление конкуренции, поскольку крупнейшие производители угля (Австралия, Индонезия, ЮАР) находятся именно там и имеют лучшую логистику.



Источник: МЭА

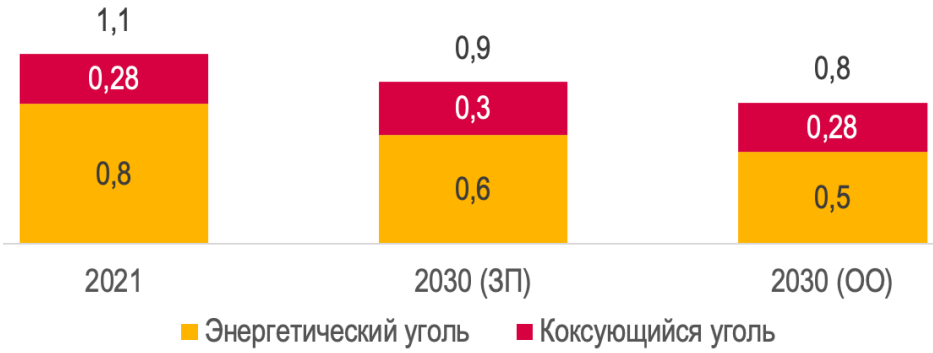
Рис. 13. Предложение угля к 2030, Мир (млрд.тонн угольного эквивалент, по видам углей)

Возрастающие объемы российского экспорта угля будут избыточными для мирового спроса в долгосрочном периоде (Рис. 14).

Поэтому расширение дорогостоящей транспортной инфраструктуры Восточного полигона, ориентируемого на растущие поставки угля, окажется, неэффективным.

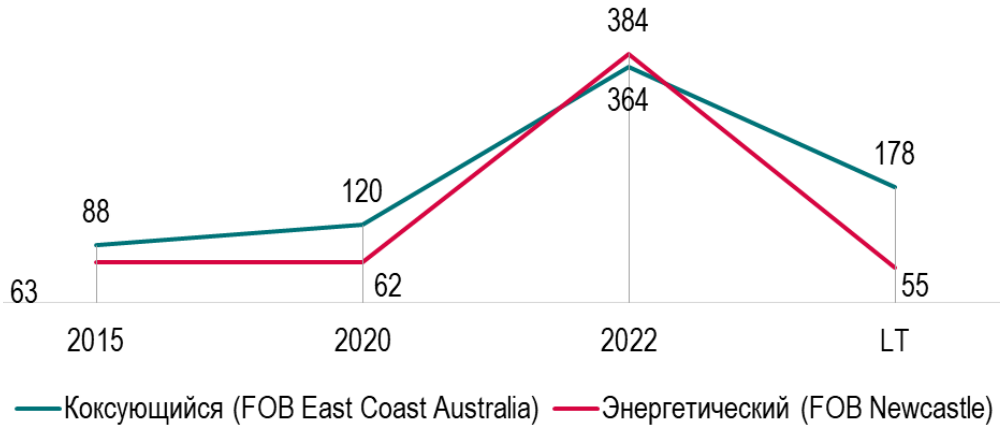
При снижающемся спросе на уголь, российские угольные компании будут вынуждены существенно сокращать объемы экспорта. В этих условиях другие грузоотправители не смогут полностью заместить выпадающие объемы поставки угля, а транспортная инфраструктура, на расширение которой направлены колоссальные денежные ресурсы, останется незанятой.

Кроме того, говоря о ценовой конъюнктуре, во многом определяющей прибыльность угольной отрасли, пик высоких цен (2022) на энергетический уголь пройден, а в долгосрочной перспективе (2035) ожидается возврат цен на энергетический уголь к уровню 55$ за тонну.



Источник: МЭА

Рис.14. Прогноз торговли к 2030, Мир (млрд.тонн угольного эквивалент, по видам углей)



Источник: DISR - of Industry, Science and Resources (Australia), Всемирный Банк (WB) окт. 2021, KPMG

Рис.15. Прогноз цен к 2030, долл./тонна, по видам углей

Цены на коксующийся уголь при этом будут снижаться более медленными темпами. То есть и второй фактор, определяющий прибыль угольной отрасли и ее вклад в экономический рост страны, имеет значительные риски (Рис. 16).

Существует вариант, при котором прогнозы энергетических агентств окажутся неверными, а спрос на российский уголь в мире будет расти. Тогда угольные компании в первую очередь заинтересованы вкладывать собственные средства в расширение транспортной инфраструктуры и, в частности, Восточного полигона.

Однако, при этом большинство угольных компаний не вкладывается в развитие инфраструктуры, являются главными противниками обязательств «вези или плати» Ра железной дороге (исключение – ООО «Эльгауголь»).

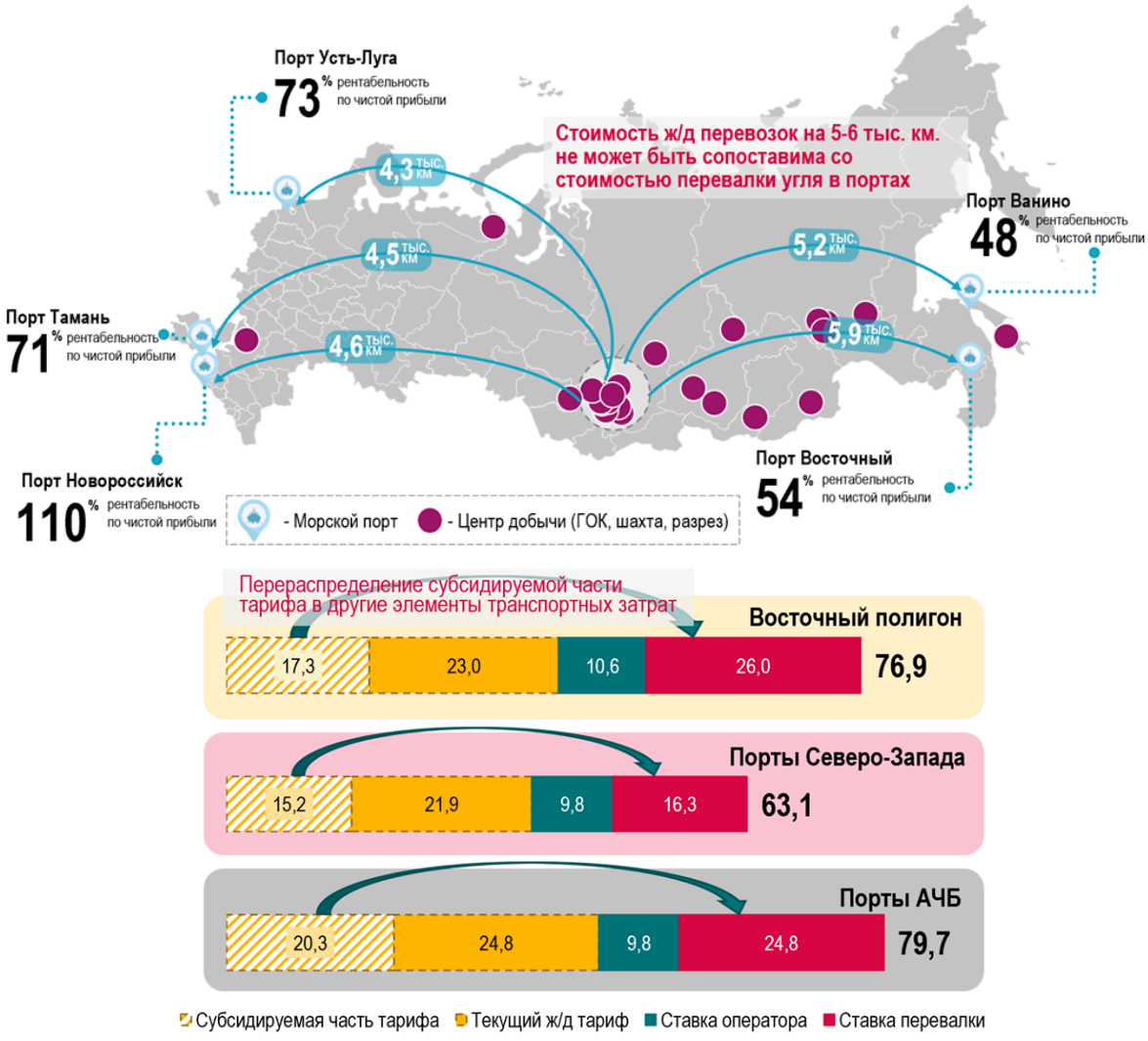
6. Завышение ставок перевалки в портах как результат деятельности угольных компаний

Продолжение поддержки угольной отрасли правительственными мерами во многом связано с тезисом угольных компаний о низкойрентабельности месторождений. Он заключается в том, что поскольку месторождения имеют низкую рентабельность, угольные компании нуждаются в поддержке, без которой они вынуждены будут закрывать шахты и сокращать занятость (Рис. 16).

Однако прибыль холдингов-владельцев угольных месторождений локализуется в следующем звене – в перевалке, а не в добыче.

Так, рентабельность морских портов составляет 48% в порте Ванино (принадлежит АО «СУЭК» и ПАО «Мечел»), 54% – в порте Восточный и 73% в Усть-Луге (принадлежат ОАО «Кузбассразрезуголь»). Рентабельность в порте Новороссийск превышает 110%.

В результате затраты на перевалку одной тонну угля в порту были соразмерны в 2022 году с перевозкой этой тонны на тысячи километров по железной дороге. Так, субсидируемая часть ж/д тарифа поступала владельцам морских портов, которые, как правило, являются и бенефициарами угольных компаний.



Источник: оценка ЦЭИ на основе данных Rail-Tariff, Argus, SeaRates, Trademap, Industry data terminal за 2022 год, Global Energy Monitor

Рис.16. Структура транспортных затрат по направлениям перевозок в 2022 году, $/тонну

7. Рентабельность, налоговая нагрузка и инвестиционная активность угольной отрасли

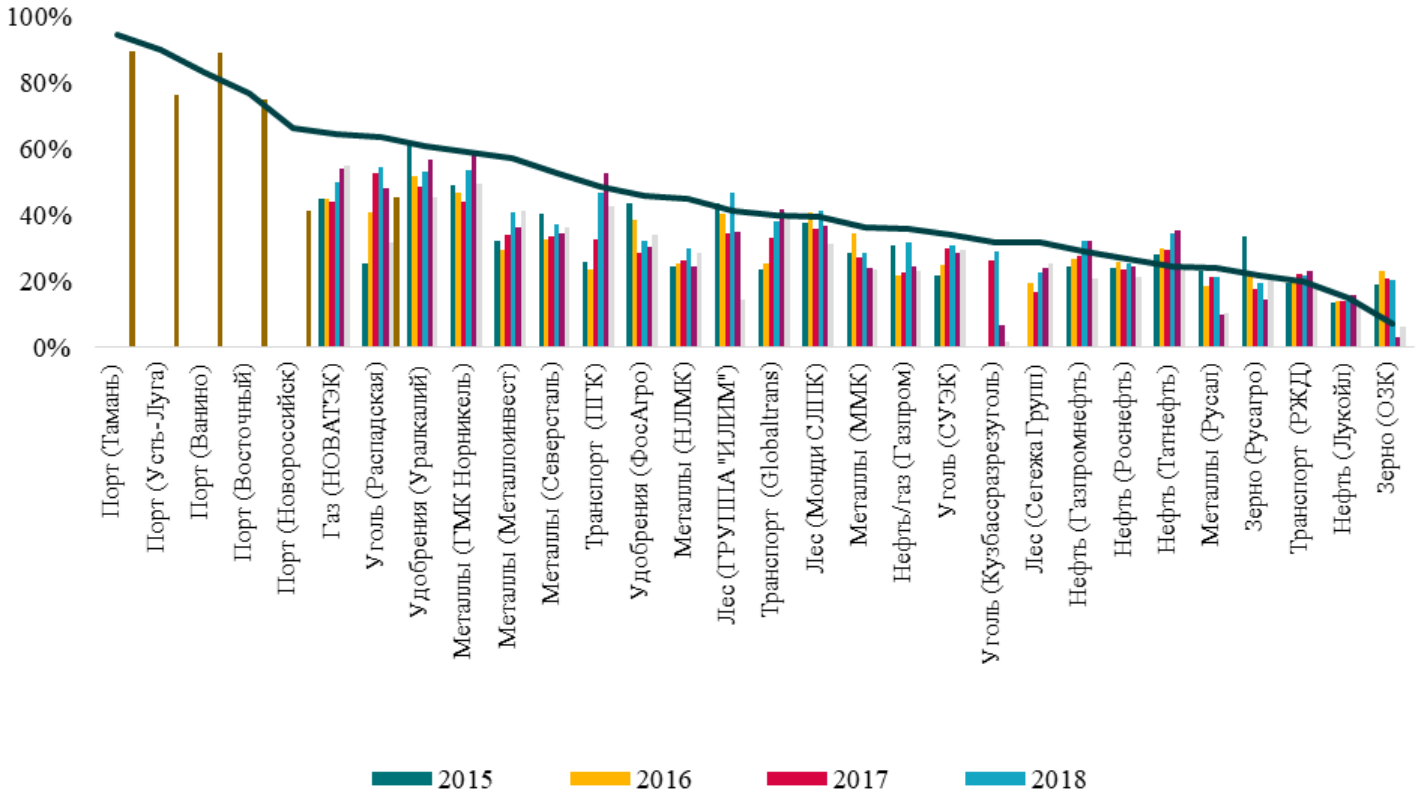


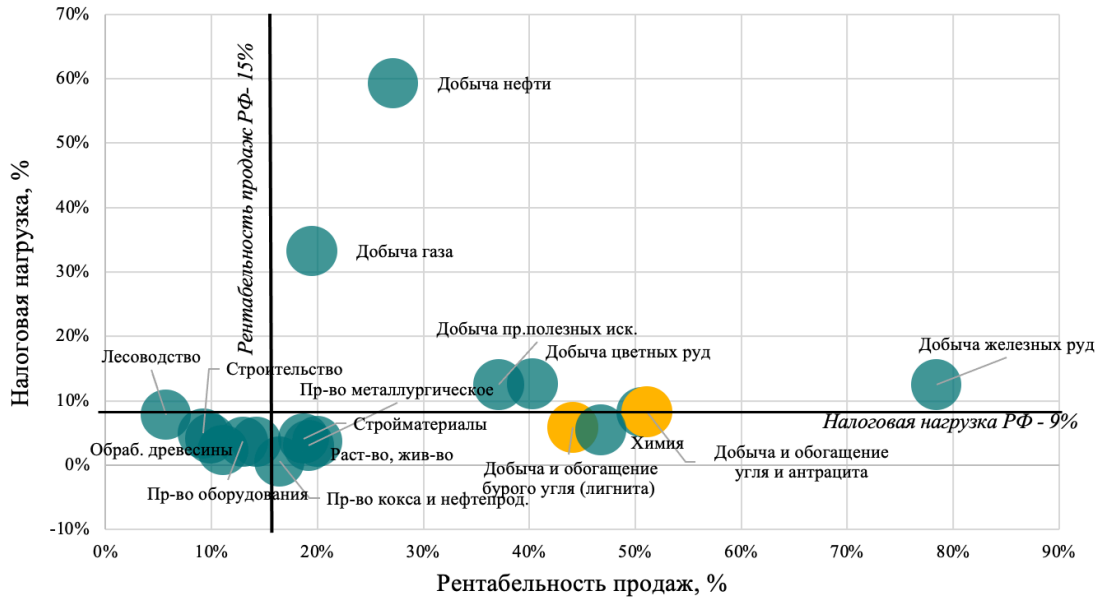
Рис. 17. Рентабельность по EBITDA по компаниям – флагманам отдельных отраслей, %

Согласно расчетам по финансовым показателям EBITDA и ROCE, угольные компании являются более рентабельными по сравнению с компаниями иных добывающих отраслей. На фоне компаний, которые не получают сопоставимые меры поддержки, рентабельность угольных компаний находится на среднем уровне. Официальные данные Росстата и ФНС в 2022 г. по видам экономической деятельности позволяют сделать схожие выводы.

При сопоставлении рентабельности продаж и налоговой нагрузки видно, что добыча угля находится в лидерах по рентабельности и ниже среднероссийского уровня по налоговой нагрузке (Рис. 17).

Так, рентабельность продаж по виду деятельности «добыча угля» составляет 51% (при среднем уровне в РФ – 15%), а налоговая нагрузка – 8% (средняя налоговая нагрузка по стране – 9%).

При сравнении с другими добывающими отраслями, угольная отрасль имеет наиболее выгодные условия: у добычи нефти и газа рентабельность продаж ниже (27% и 19% соответственно), а налоговая нагрузка (59% и 33% соответственно) максимальная среди всех отраслей (Рис. 18). Задача снизить зависимость страны от экспорта углеводородного сырья реализуется в том числе посредством высоких налоговых ставок для нефте-и газодобывающих отраслей. Логичным и последовательным решением было бы относиться аналогичным образом и к угледобывающей отрасли.

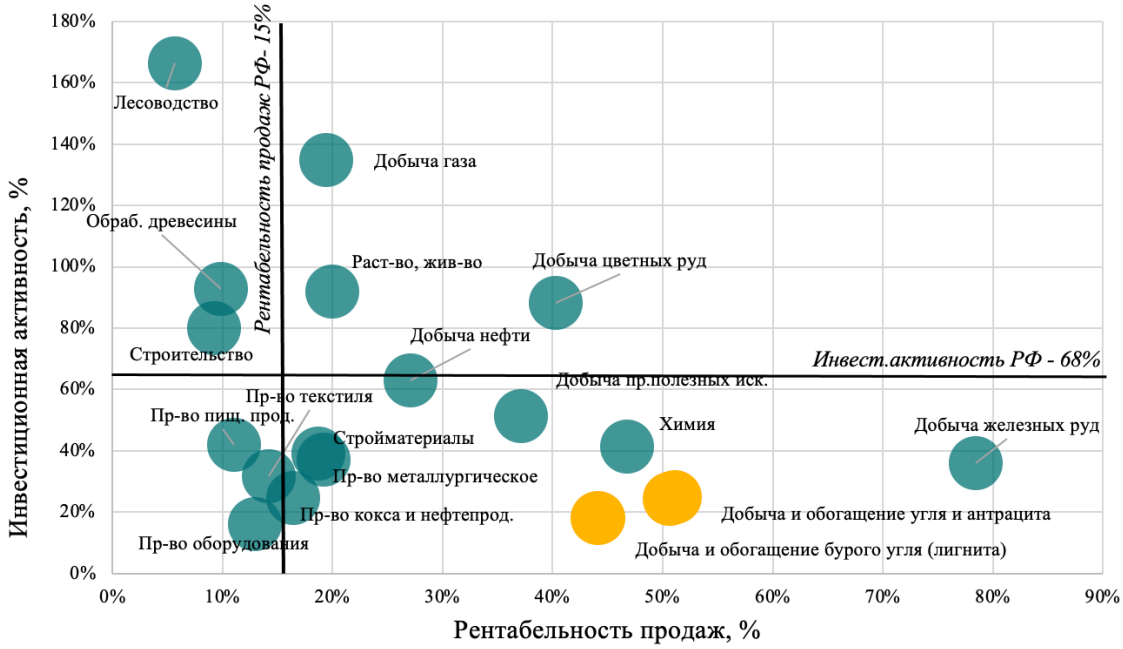


Источник: Росстат

Рис. 18. Соотношение налоговой нагрузки и рентабельности продаж по отраслям в 2022 г.

Сравнение рентабельности продаж и инвестиционной активности отраслей (Рис. 19) экономики позволяет сделать вывод о низкой инвестиционной активности угледобывающей отрасли, которая составляет 24% при среднем уровне реинвестирования в стране 68%.

При этом у нефтедобывающей отрасли инвестиционная активность составляет 63%, а у газодобывающей отрасли – 135% (Рис.19).



Источник: Росстат

Рис. 19. Соотношение инвестиционной активности и рентабельности продаж по отраслям в 2022 г.

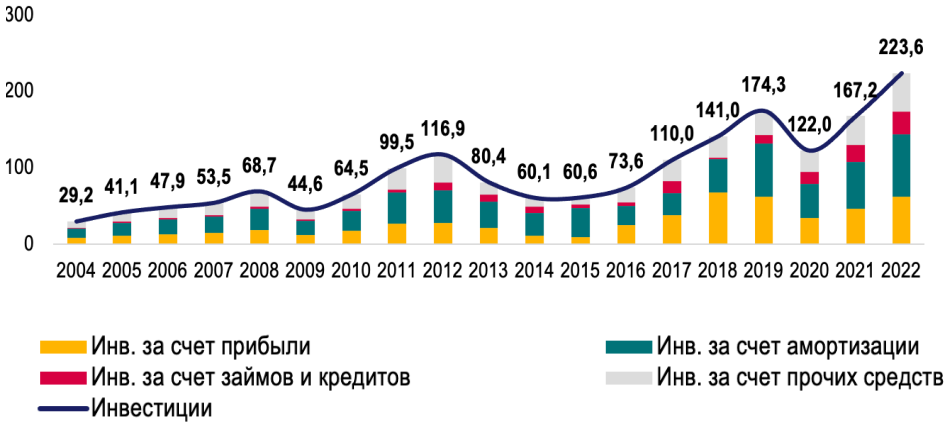
Таким образом, будучи высокорентабельной отраслью, добыча угля характеризуется низкой налоговой нагрузкой и низкой инвестиционной активностью.

Уровень реинвестиций прибыли угольной отрасли находится на низком уровне, только 8% всех инвестиций за последние 10 лет были профинансированы за счет заемного финансирования (Рис. 20).

Угольная отрасль при этом получает масштабные меры поддержки, вытесняя других грузоотправителей с дефицитной транспортной инфраструктуры и получая субсидирование добычи и экспорта угля за счет других отраслей экономики.

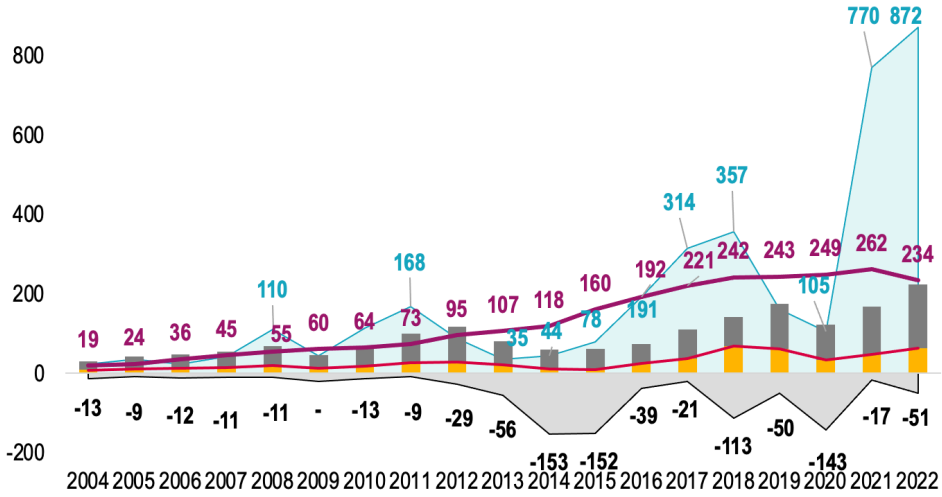
В то же время финансирование Восточного полигона осуществляется РЖД на основе заемных средств, тогда как угольные компании категорически не хотят вкладывать в развитие инфраструктуры ВП собственные средства.

Следует подчеркнуть, что в настоящий момент у угольной отрасли накоплены ресурсы для самообеспечения развития и для оплаты грузоперевозок наравне с другими грузоотправителями (Рис. 21, 22).



Источник: журнал «Энергетическая политика», данные угольных компаний

Рис. 20. Инвестиции в основной капитал, млрд.руб.

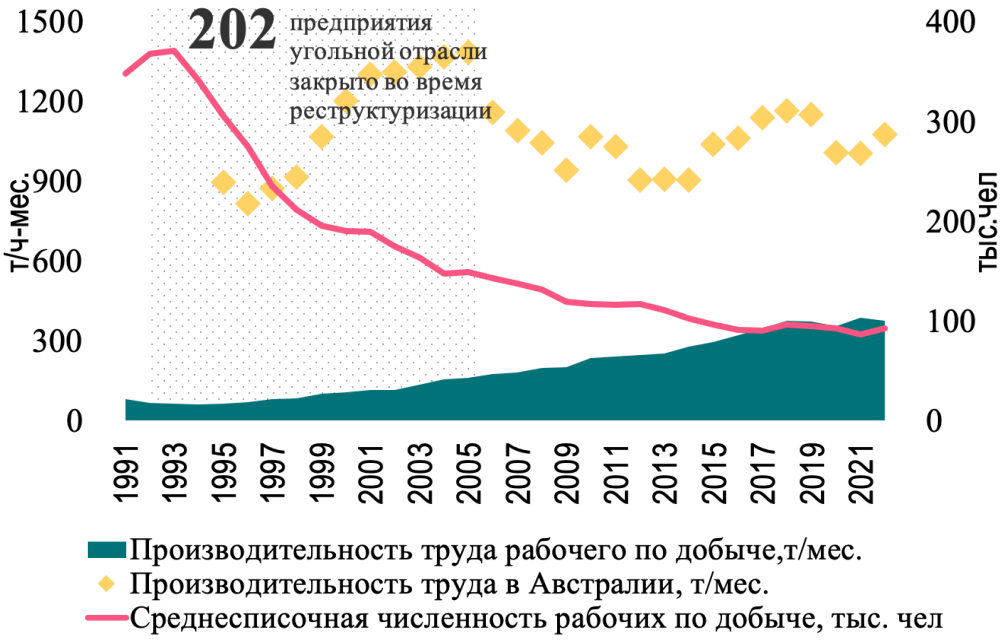


Источник: расчеты ЦЭИ, Росстат, журнал «Уголь», журнал «Энергетическая политика»

Рис. 21. Инвестиции в основной капитал и финансовые результаты угольных компаний, млрд.руб.

Рис. 22. Прибыль угольной отрасли

8. Управляемое выбытие неэффективных предприятий угольной отрасли не привело к социальным взрывам



Источник: Минэнерго, данные статистического бюро Австралии, Energy Institute, угольные компании

Рис. 23. Долгосрочная динамика численности и производительности труда рабочих по добыче угля

Одним из аргументов лоббистов отрасли в пользу продолжения поддержки отрасли является потенциальная опасность социальных взрывов на примере событий 90-х годов. Но этот аргумент уже неактуален по ряду причин.

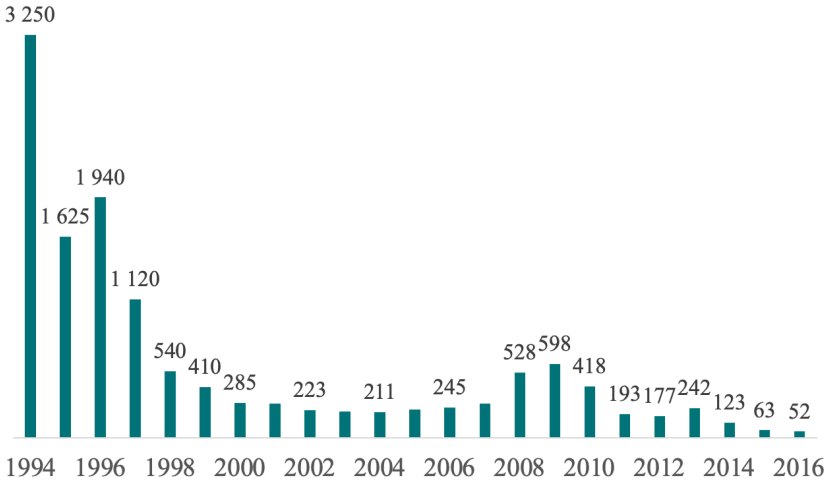
Во-первых, при росте производительности отрасли в 4,4 раза с 1991 г. по 2022 г. занятость уже сократилась в 3,7 раз. За это время из отрасли высвободилось 255 тыс. человек. Более того, во время реструктуризации с 1994 г. по 2009 г. закрылось 202 предприятия.

Сейчас в угольной отрасли остаётся всего около 100 тыс. человек, задействованных в основном в Кемеровской области (Рис. 23). При этом, сокращение ж/д перевозки на 20 млн тонн угля будет эквивалентно лишь 6% или 6 тыс. занятых, однако, это даст возможность перевезти 600 тыс. TEU высокодоходных контейнерных грузов (Рис. 24)

Рис. 24. Влияние сокращения добычи угля на рост ВДС

Источник: журнал «Уголь»

Рис. 25. Количество предприятий угольной отрасли, прекративших добычу и ликвидированных, ед.



Источник: журнал «Уголь»

Рис. 26. Объём бюджетного финансирования реструктуризации угольной отрасли, млн. долл.

Во-вторых, в 1993 – 2009 гг. проводилась реструктуризация угольной отрасли, в ходе которой прекратили работу 203 предприятия угольной отрасли, ликвидировано 202 предприятия (Рис. 25).

В ходе реструктуризации было потрачено 13,3 млрд руб. из запланированных 22 млрд руб (Рис. 26).

Кроме того, существуют примеры собственного опыта управляемого сжатия населенных пунктов, зависимых от угля:

▲ Кизеловский угольный бассейн (Пермский край), Московский бассейн (Тульская область), банкротство Интауголь в г. Воркута (Республика Коми).

▲ По итогам ликвидации 15 шахт на Кизеловском угольном бассейне было проведено переобучение выбывших сотрудников в другие отрасли, реализована программа по восстановлению окружающей среды в местах добычи и программа переселения 1208 шахтерских семей.

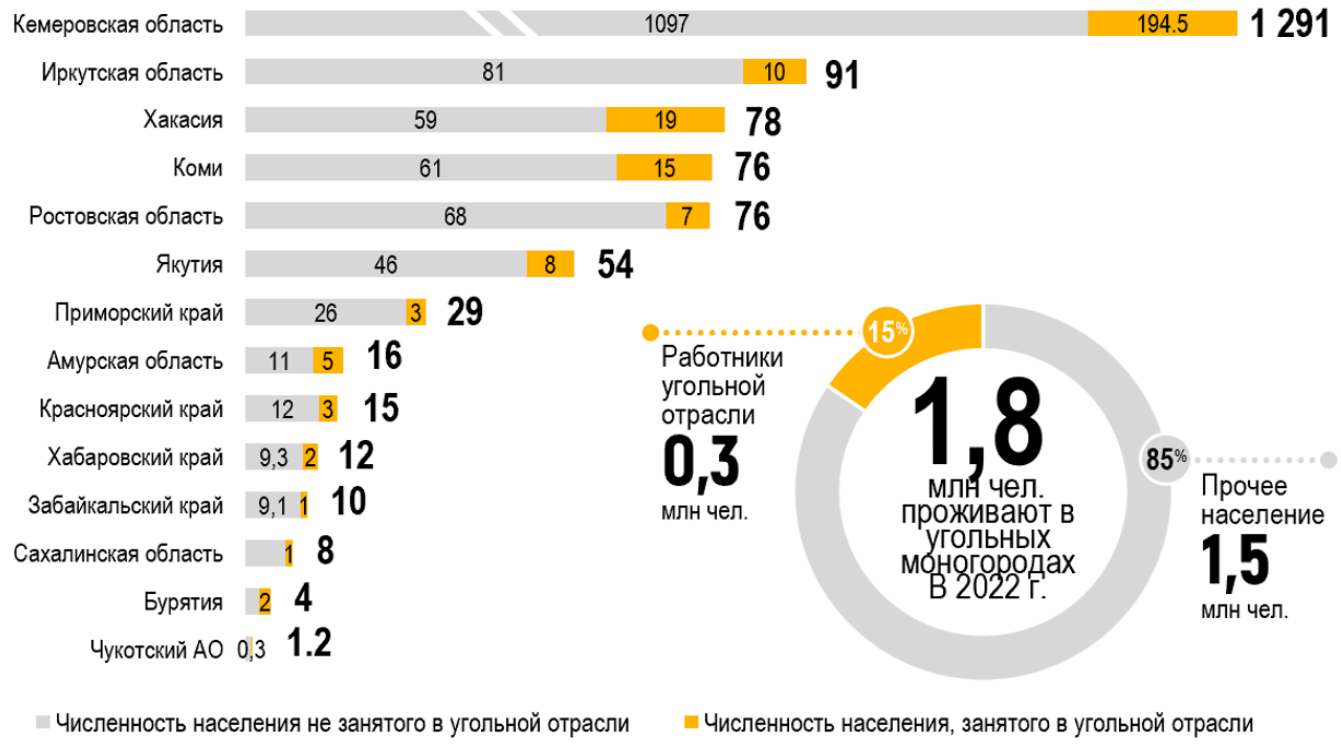
▲ При ликвидации 24 шахт Мосбасса за счет диверсифицированной экономики региона и постепенного сворачивания добычи, удара по социально-экономической ситуации в регионах Мосбасса не последовало.

▲ Во время банкротства Интауголь в г. Воркута было высвобождено 1200 работников, население массово покидало Инту (по 500-1000 человек в год).

В-третьих, в российских угольных моногородах проживает 1,8 млн человек, среди которых 0,3 млн человек связаны с работой в угольной отрасли (Рис. 27).

Релоцирование жителей моногородов, занятых в образовании и здравоохранении, в торговле и сфере услуг, в трудодефицитные регионы с высокими заработными платами будет мерой, способствующей ускорению экономического роста России при рекордном дефиците кадров.

Более того, разовые затраты на управляемое схлопывание нескольких депрессивных территорий существенно ниже регулярных затрат на поддержку угольной промышленности.



Источник: база данных муниципальных образований Росстата

Рис. 27. Численность населения в моногородах с градообразующим предприятием по виду деятельности "Добыча угля", в т.ч. численность работников, занятых в угольной отрасли" по субъектам РФ, тыс. человек.

9. Падение доходов РЖД и длительная окупаемость Восточного полигона как результат доминирования угля на железной дороге

Гипертрофированные объемы экспорта угля создают условия, при которых падают доходы РЖД. Приоритетный доступ угольных грузов к ж/д инфраструктуре и перекрестное субсидирование тарифов перевозки приводит к вытеснению углем высокодоходных грузов с транспортной инфраструктуры. Низкие доходы от перевозки угля ведут к недостатку прибыли РЖД, поскольку 85% инвестиционной ее программы направлено на строительство инфраструктуры под угольные грузы.

В итоге это приводит к накоплению активов РЖД, нуждающихся в ремонтах, в связи с инвестициями за счет средств амортизационных фондов и, как следствие, к введению надбавки к тарифу на капитальные ремонты. Таким образом, происходит опережающая инфляцию индексация ж/д тарифов, которая создает дополнительные помехи для уже находящихся в невыгодном положении высокодоходных грузоотправителей.

Издержки, связанные с модернизацией Восточного полигона, существенно превышают социально-значимые выгоды (-916 млрд руб.) (Рис. 28).

Затраты финансируются РЖД, за счет высокомаржинальных грузоотправителей, а прибыль от дополнительных объемов в основном получают угольные компании. Прирост угля на Восточном полигоне генерирует дополнительное перекрестное субсидирование, которое оплачивают высокодоходные грузы, в то время как 85% прироста провозной способности на Восточном полигоне уходит по уголь. А доступ высокодоходных грузов к дефицитной инфраструктуре Восточного полигона ограничивает установленные приоритеты вывоза угля.

Таким образом, угольная отрасль, за исключением ряда лет, приносит эффектов для общества и бюджета меньше, чем получает поддержки.

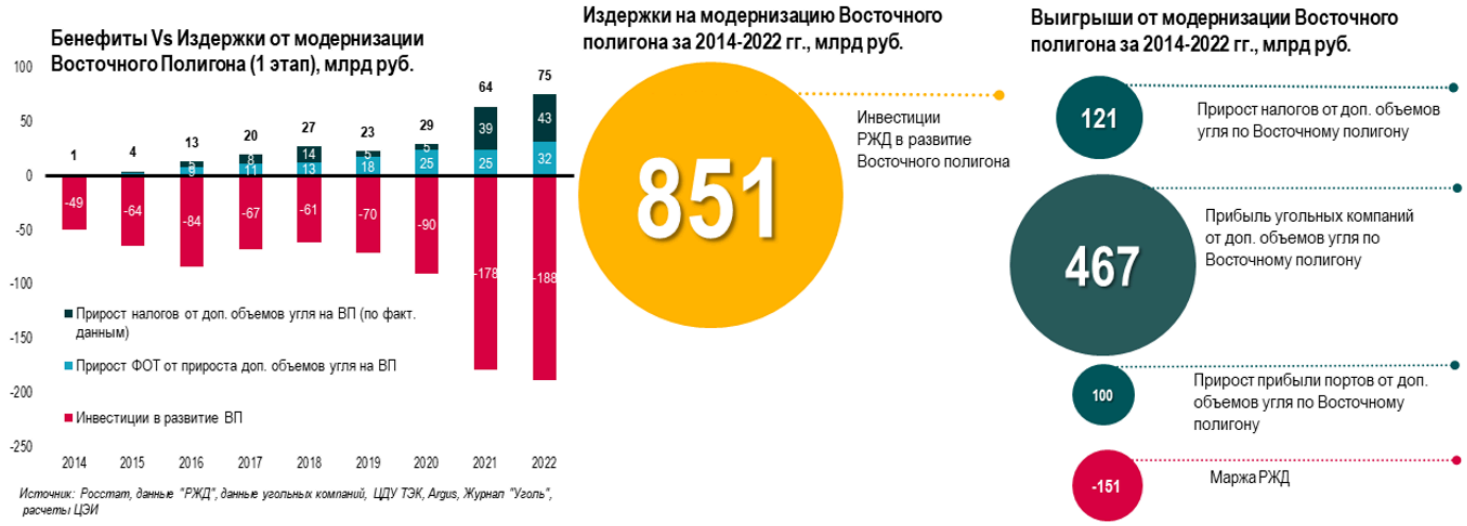


Рис. 28. Фактические издержки и бенефиты модернизации Восточного полигона (ВП) в 2014-2022 гг.

Угольная отрасль уже не нуждается в таких обширных мерах поддержки, поскольку достигла достаточного запаса ресурсов и мощностей для самообеспечения и независимости от государственной помощи. При этом меры, используемые сейчас, приводят к гипертрофированному экспорту, невыгодному для экономики страны.

В текущей ситуации поддержка угольной отрасли за счет других отраслей экономики достигла таких масштабов, когда уголь начал мешать другим отраслям-донорам на ограниченной транспортной инфраструктуре.

Кроме того, уголь имеет низкий мультиплицирующий эффект для экономики.
В результате каждая тонна угля, вытеснившая на железной дороге грузы с высокой добавленной стоимостью, снижает экономический потенциал страны и доходы бюджета.

Прирост ВВП от производства 1 тонны угля составляет 5 578 руб., это в разы меньше, чем по большинству добывающих и обрабатывающих отраслей(ниже только показатель руд черных металлов и лесные грузы) (Рис. 29).

В настоящий момент уголь является основой грузовой базы для которой происходит расширение Восточного полигона.

Доступ к инфраструктуре является одной из мер поддержки отрасли.

Расширение Восточного полигона с 2013 по 2022 гг. стоило бюджету и грузоотправителям 0,9 трлн руб. Вложения в III очередь модернизации Восточного полигона оцениваются от 2 до 4 трлн руб.

Чтобы для экономики стали целесообразными текущие вложения (I и часть II очереди) в Восточный полигон под уголь (на данный момент 85% прироста грузовой базы на Восточном полигоне – уголь) необходимо от 14 до 92 лет (Таблица 2).

Рис. 29. Прирост ВВП от производства 1 тонны продукции, руб.

Что касается III очереди расширения Восточного полигона под уголь, необходимо, чтобы от 49 до 213 лет угольная отрасль стабильно приносила схожие для экономики, в то время как эксперты сходятся на том, что пик потребления угля либо уже пройден, либо будет пройден в 2025 г.

Таблица 2. Сопоставимость вложений в Восточный полигон с социально-экономическими эффектами от угольной отрасли

Источник: расчеты ЦЭИ

	I очередь	II очередь	III очередь
Сопоставимо приростам ВВП, годы	14	21	49
	(2027 г.)	(2043 г.)	(2074 г.)
Сопоставимо прироста социально-значимой части ВВП, годы	35	59	136
	(2048 г.)	(2081 г.)	(2161 г.)
Сопоставимо приростам налогов, годы	60	92	213
	(2073 г.)	(2114 г.)	(2238 г.)

10. Эффекты от сокращения 10 млн тонн грузовой базы угля на Восточном полигоне

В рамках исследования был проведен модельный расчет последствий сокращения вывоза угля на Восточном полигоне на 10 млн тонн . Этот объем угля удалось бы заменить 9 млн тонн других грузов. Для РЖД это выразилось бы в замене 9 млрд руб. доходов от угля на 14 млрд руб. доходов от других грузов (Рис. 30).

Для экономики страны это было бы эквивалентно приросту 444 млрд руб. ВДС в других отраслях с учётом межотраслевых мультипликаторов (в противовес 56 млрд рублей ВДС от добычи угля).

Так, суммарный эффект составил бы 389 млрд руб. Соответственно, государственный бюджет увеличился бы на 65 млрд руб. При этом бюджетный эффект связан не только с ростом ВВП страны, но и с увеличением налоговых поступлений. Основные эффекты в экономике страны возникают от роста валовой добавленной стоимости нефтяной промышленности (69,6 млрд руб.), черной и цветной металлургии (68,7 млрд руб. и 72,7 млрд руб. соответственно) (Таблица 3).

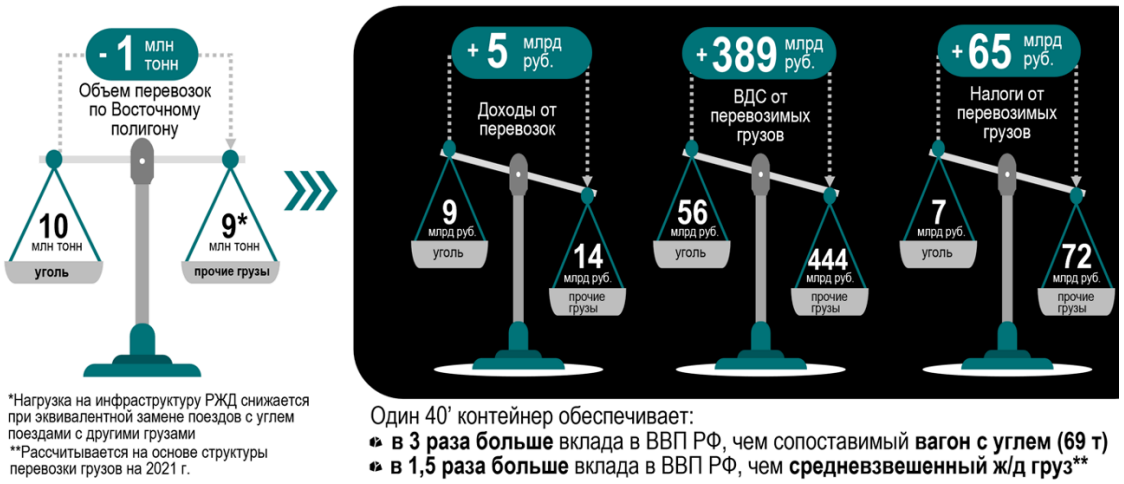


Рис. 30. Эффекты от снижения грузоперевозок угля на 10 млн тонн на Восточном полигоне

При изменении товарной структуры грузоперевозок на 10 тонн изменился бы и способ перевозки, в котором большую роль сыграли бы те контейнеры. Так, например, в 2021 году в экспортных контейнерах преимущественно перевозилась продукция лесопромышленного комплекса и целлюлозно-бумажного производства (48%) и продукция химической промышленности (20%). Треть перевозок приходилась на металлы, продукцию агропромышленного комплекса и прочие товары.

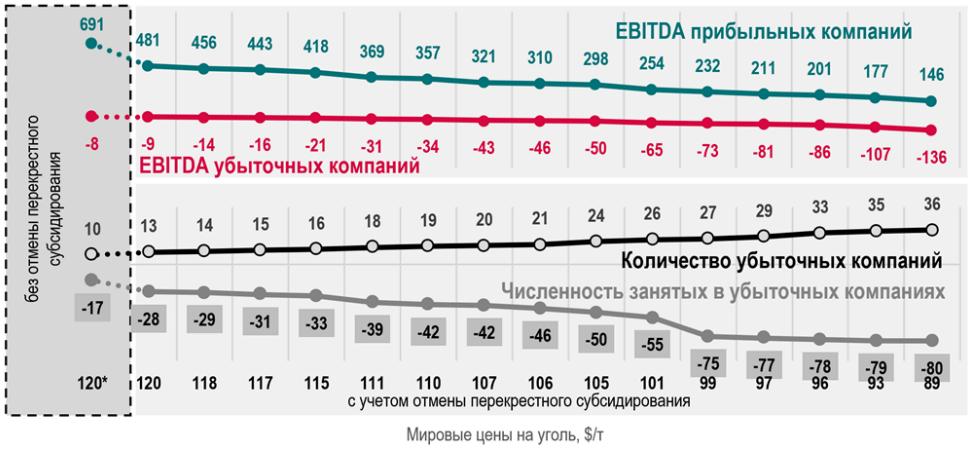
Таблица 3. Эффекты от замещения 10 млн тонн угля на Восточном полигоне другими видами грузов

Тип груза	Объем перевозок (млн тонн)	Доходы РЖД (млрд руб.)	ВДС (млрд руб.)	Налоги (млрд руб.)
Всего, в т.ч.	**8,6**	**14,4**	**444,3**	**72,3**
нефтяные грузы	2,2	4,6	69,6	18,7
цветные металлы	0,1	0,3	72,7	9,4
черные металлы	1,3	3,1	68,7	9,8
руды	1,2	0,7	16,3	6,6
удобрения	0,5	0,9	11,2	1,3
лесные грузы	2,5	3,1	4,5	0,6
хлебные грузы	0,2	0,3	3,2	3,2
другие грузы (высокодоходные грузы, такие как мебель и оборудование)	0,6	1,4	198,1	22,7

11. Расчет экономического эффекта от отмены мер поддержки

Рассмотрим также влияние отмены мер поддержки угольных грузов на экономику РФ.

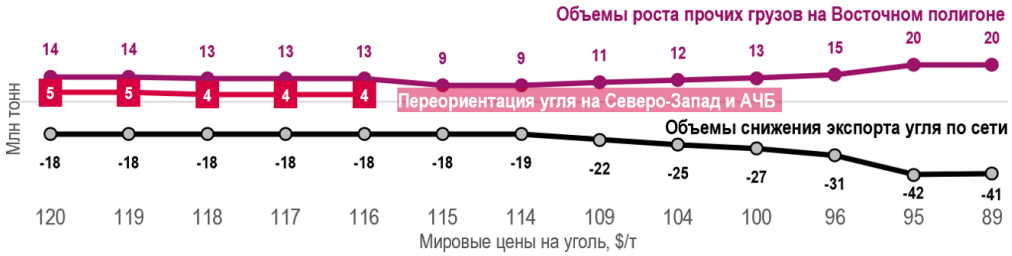
При возможном снижении цен на уголь, количество убыточных предприятий угольной отрасли вырастает с 13 до 36, а размер убытков с -9 млрд. руб. до -136 млрд руб. (Рис. 31)



Источник: расчеты ЦЭИ на основе базы данных "Industry data terminal: coal"

Рис. 31. Характеристика расчета при различной ценовой конъюнктуре на уголь

В случае отмены перекрестного субсидирования и конъюнктуре цен 2021 г. убыток убыточных предприятий (без учета тех, которые уже были убыточными) составит 9 млрд руб., прибыль прибыльных 481 млрд руб.

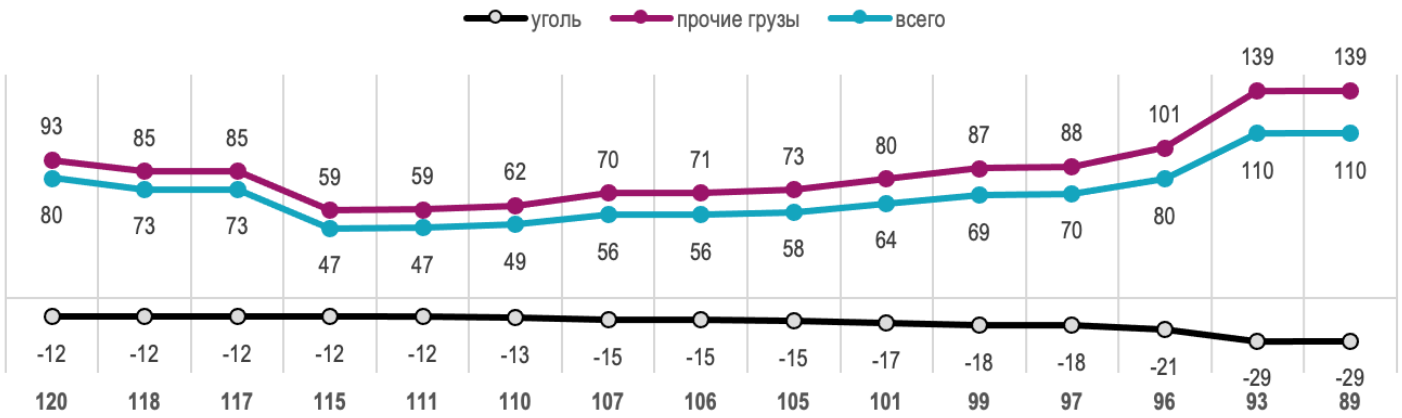


Источник: расчеты ЦЭИ на основе базы данных "Industry data terminal: coal"

Рис. 32. Объёмы угля и прочих грузов на железной дороге при отмене мер поддержки

Рост убыточных месторождений в долгосрочном периоде приводит к их закрытию и сокращению экспорта угля (Рис. 32).

Это обеспечивает доступ к дефицитной инфраструктуре для более высокодоходных грузов. В свою очередь приоритетный доступ грузов с высокой добавленной стоимостью к ж/д инфраструктуре при отсутствии перекрестного субсидирования и квот дает прирост ВВП РФ, налогов и доходов РЖД.

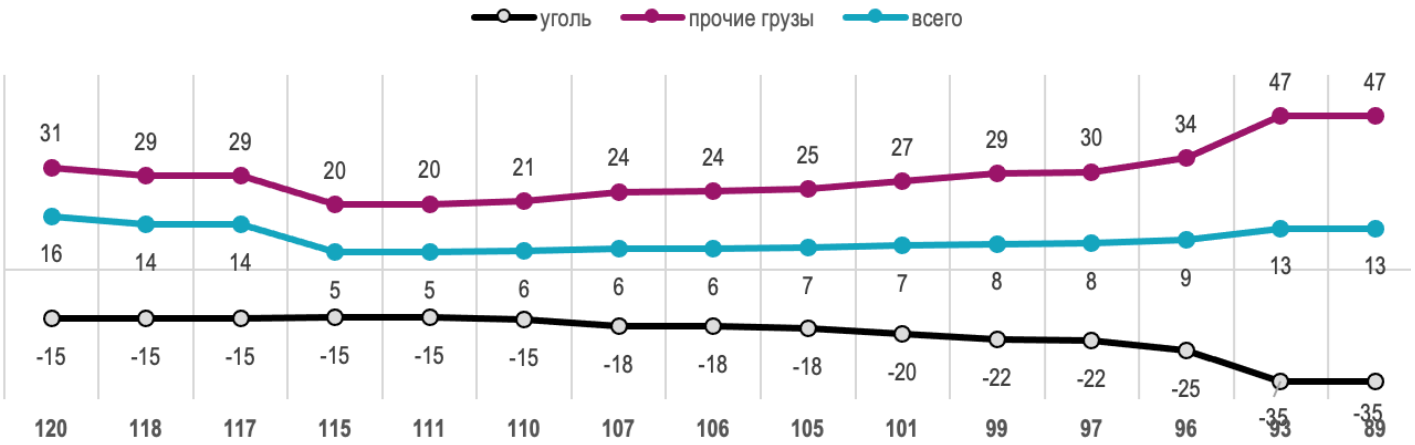


Источник: расчеты ЦЭИ

Рис. 33. Социально-экономические эффекты от отмены мер поддержки на налоги

Таким образом, уменьшение объемов экспорта угля всего на 5% (объем экспорта в 2022 г. по данным РЖД 197 составил млн т) обеспечило бы положительный эффект для экономики РФ в размере 389 млрд руб (Рис. 32).

Уменьшение в таком объеме не повлекло бы недозагрузки железнодорожной инфраструктуры не потребовало бы радикального изменения структуры экспортных грузов.



Источник: расчеты ЦЭИ

Рис. 34. Социально-экономические эффекты от отмены мер поддержки на доходы РЖД

Это бы также не вызвало социальной напряженности в угледобывающих регионах, как показывают кейсы прошлых лет. Кроме того, сам по себе уход от системы перекрестного субсидирования для угольной отрасли повлиял бы на экономику страны существенным приростом денежных поступлений (Рис. 33, 34).

12. Предложения по оптимизации мер поддержки угольной отрасли

Помимо уменьшения объема перевозимого угля, выдвинуты и иные предложения по увеличению экономических эффектов от угольной отрасли.

Таким предложением является развитие углехимии: из угля можно производить практически все продукты, которые можно получать из нефти. Вызовами в этом направлении могут стать текущая эффективность технологий углехимии и соотношение цен между углем и нефтью. При развитии и интенсификации углехимических производств требуется стимулирование внутреннего потребления угля за счёт глубокой переработки.

При этом отмена мер поддержки экспорта помогла бы и насытить предложение угля на внутреннем рынке, что снизило бы цену на уголь и сделало бы более привлекательным развитие углехимии.

Конкретные предложения по оптимизации мер поддержки угольной отрасли

1. Отменить перекрестное субсидирование железнодорожных тарифов для экспорта и угля.

2. Отменить гарантированные объемы вывоза угля через Восточный полигон, внедрить доступ грузов к железнодорожной инфраструктуре по их вкладу в рост экономики Российской Федерации.

3. Создать фонд за счет прибыли угольных компаний для решения социально-экономических проблем (связанных с санацией убыточных компаний) отрасли и регионов присутствия угольных компаний.

4. Стимулирование глубокой переработки угля.

5. Переложить потенциальные риски снижения мирового спроса на уголь на бенефициаров угольной отрасли, обязав:

- ▲ финансировать строительство железных дорог необщего пользования;
- ▲ софинансировать строительство железных дорог общего пользования;
- ▲ заключать контракты «вези или плати».

6. Повысить стоимость вхождения в угольный бизнес, т.к. это дает запас прочности угольным компаниям, вытесняя тем самым прочих грузоотправителей. Пока порог стоимости вхождения в бизнес для угольной отрасли будет низкая, в том числе за счет пониженного тарифа, ликвидировать дефицит провозных способностей невозможно: чем больше будет строиться железных дорог, тем с большими опережающими темпами будут появляться новые угольные компании и расти экспортные объемы угля.

Дисклеймер

Данный доклад подготовлен информационно-аналитическим проектом N.Trans Lab исключительно в целях информирования и популяризации сведений и выводов, представляющих как теоретический интерес со стороны экспертного сообщества, так и практический интерес со стороны профессиональных участников.

Проект N.Trans Lab не гарантирует точности и полноты всех сведений, содержащихся в документе.

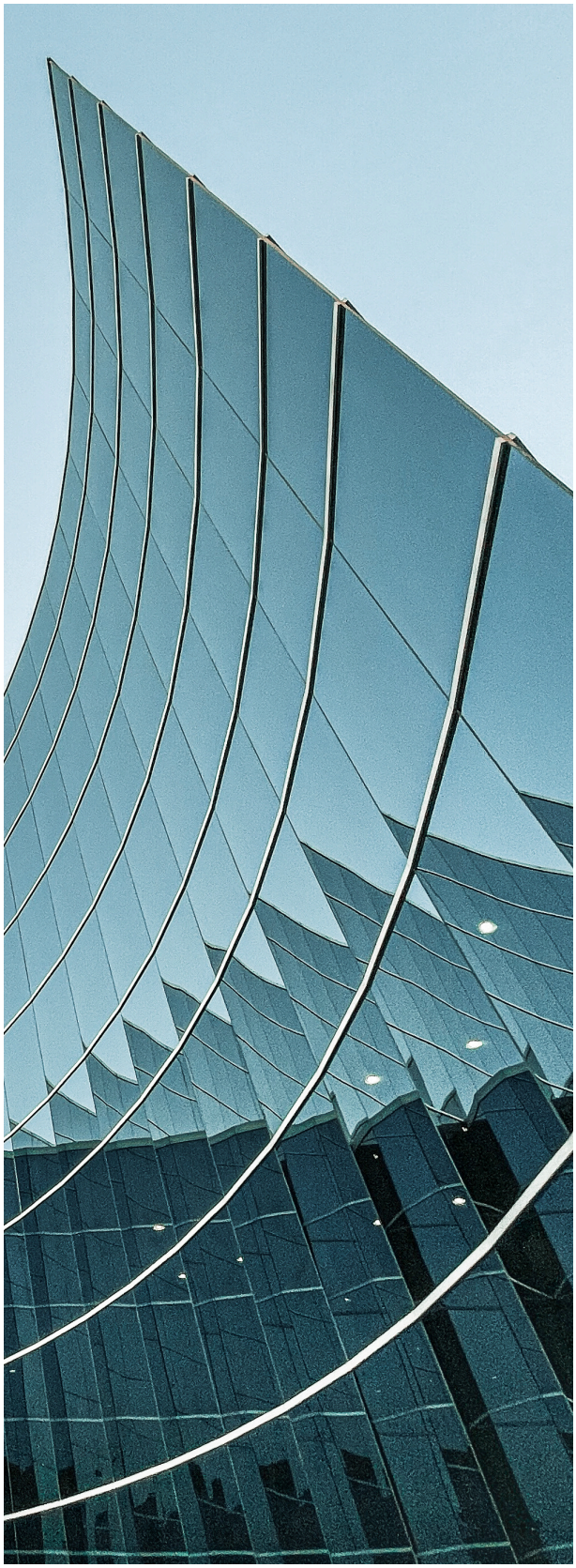
Информация, представленная в настоящем исследовании, представляет собой Экспертное резюме результатов отраслевых исследований, подготовленных аналитиками ЦЭИ, ИНЭИ РАН, АЦ при Правительстве РФ, ИЭП им.Гайдара, ВТБ-Капитал, Сколково, МЭИ, Argus, а также статистических данных Росстата, Минэнерго, РЖД, ФТС, ФНС, ЕМИСС, информации отраслевых СМИ и корпоративной отчетности.

Задачи, поставленные и решаемые в настоящем исследовании, являются общими и не могут рассматриваться как комплексное исследование рынка того или иного товара или услуги.

Все мнения и оценки, содержащиеся в данном исследовании, отражают мнение авторов на день публикации и могут быть изменены.

Информация, представленная в этом исследовании, не может быть прямо или косвенно истолкована как информация, содержащая рекомендации по дальнейшим действиям по ведению бизнеса.

Проект N.Trans Lab не несет ответственности за какие-либо убытки или ущерб, возникшие в результате использования любой третьей стороной информации, содержащейся в данном исследовании.

Это исследование или его часть могут быть использованы без предварительного разрешения проекта N.Trans Lab, однако с обязательным указанием источника информации.

По любым вопросам, связанным с использованием нашего контента, обращайтесь по адресу:
n.translab@gmail.com