

УДК 338.5

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТОРЫ СНИЖЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РОССИЙСКИХ ЭКСПОРТЕРОВ УГЛЯ**А.А. Емелин, А.Р. Есина**

Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова, Москва, email: Emelin.AA@mail.ru

Аннотация. Рассматривается проблема снижения конкурентоспособности российских экспортеров угля на мировом рынке. Присутствие России на мировом рынке сокращается третий год подряд на фоне санкционного давления на страну. Основной причиной сужения ниши России на рынке выступает невозможность предоставления дисконтов потребителям угля из-за убыточности экспорта на фоне роста логистических затрат в совокупности со снижением экспортных цен. В статье рассматривается динамика каждой из статей транспортных расходов и их вклад в экономику РФ. В соответствии с методом «Цена – затраты» определяется наличие и размер усредненного потенциала повышения конкурентоспособности российских экспортеров на экспортных рынках. Дополнительно рассмотрено влияние отмеченных факторов на ТОП-5 экспортеров угля в зависимости от вида поставляемого топлива.

Ключевые слова: экспорт, затраты, экономика, рентабельность, конкурентоспособность.

KEY FACTORS OF DETERIORATION OF COMPETITIVENESS OF RUSSIAN COAL EXPORTERS**A.A. Emelin, A.R. Esina**

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, email: Emelin.AA@mail.ru

Abstract. This article considers the problem of deterioration of competitiveness of Russian coal exporters in the world market. Russia's presence in the global market has been declining for the third year in a row amid sanctions pressure on the country. The main reason for the narrowing of Russian market fraction is the inability to provide discounts for coal consumers due to the unprofitability of exports against the background of rising logistics costs combined with lower export prices. The article examines the dynamics of each of the transportation costs and what contribution each of them has made to the economy. In accordance with the "Price–cost" method, the presence and size of the average potential for increasing the competitiveness of Russian exporters in export markets is determined. Additionally, the impact of these factors on the TOP 5 coal exporters, depending on the type of fuel supplied, is considered.

Keywords: export, costs, economics, profitability, competitiveness.

Дата поступления статьи в редакцию: 20.03.2025

Дата принятия статьи в печать: 18.04.2025

Введение

Начиная с 2010-х гг. экспорт угля стал главным драйвером развития российской угольной промышленности. Угольные компании активно наращивали объемы поставок на внешние рынки на фоне сокращающегося спроса на твердое топливо на внутреннем рынке, в результате чего обеспечивался активный приток инвестиций в отрасль и наращивалась добыча.

Актуальность данного исследования обусловлена сокращением поставок угля на экспорт в 2022–2024 гг. и сжатием рыночной ниши России на рынке, что провоцирует кризис в отрасли.

Цель исследования

Цель данного исследования — анализ ключевых факторов снижения конкурентоспособности, выраженных ростом логистических затрат при экспорте российского угля и выявление усредненного потенциала удержания рыночных позиций российским углем на мировом рынке.

Методы и материал исследования

Материалом исследования являются статистические данные, связанные с экспортом российского угля (объемы, цены и затраты). Для анализа оценки экономики экспорта используется метод «Цена – затраты».

Результаты введения и их обсуждение

На сегодняшний день угольная отрасль выступает в качестве одной из системообразующих для российской экономики. Уголь имеет решающее влияние на бюджеты Кузбасса и Хакасии, а также занимает существенную долю в бюджетных возможностях еще четырех регионов (Республик Бурятия и Тыва, Забайкальского края и Новосибирской обл.). В соответствии с данными ФНС, угольные отчисления в федеральный бюджет составляют 2,7% доходов от добычи полезных ископаемых (если же исключить из налогов сборы с нефтегазового сектора, то доля составит 28,7%) [1]. Текущее состояние угольной отрасли, сформированное воздействием тенденций снижения потребления твердого топлива на внутреннем рынке и увеличением поставок на экспорт, напрямую связано с динамикой поставок на внешние рынки.

При этом необходимо отметить, что на протяжении последних 5 лет в угольной отрасли наблюдается стагнация развития: производство угля колеблется около 440–450 млн т / г. Вызваны подобные тенденции аналогичными трендами в экспортном сегменте. По данным участников рынка, стагнация объемов экспорта и производства угля связана непосредственно с ограниченными провозными мощностями железных дорог в направлении портов Дальнего Востока – БАМ и Трансиб – главным логистическим маршрутом к крупнейшим экспортным рынкам.

В 2024 г. мировая торговля углем выросла на 2,4% г./г., до 1 546 млн т [3] (табл. 1). При этом на фоне растущего рынка ниша России существенно снизилась в течение последних четырех лет (13% в 2024 г. против 16% в 2021 г.). Обусловлена такая тенденция санкционным давлением на российские угольные компании, начавшемся в 2022 г., которое негативно сказывается на конкурентоспособности России как игрока на мировом рынке в связи с «политической токсичностью» российской угольной продукции, что провоцирует необходимость предоставления существенных дисконтов для его реализации и изменения рынков сбыта.

Таблица 1

Структура мирового экспорта по ключевым потребителям [3], млн т

Экспортер	2020	2021	2022	2023	2024	Прирост	
						2024/2020	2024/2023
Всего торговля	1 338	1 371	1 367	1 510	1 546	16%	2%
Индонезия	408	436	471	521	557	37%	7%
Австралия	376	370	344	353	361	-4%	2%
Россия	211	223	221	213	196	-7%	-8%
США	63	77	77	91	98	56%	8%
ЮАР	73	63	68	74	70	-4%	-5%
Колумбия	72	55	56	57	58	-19%	2%
Прочие страны	135	147	130	201	206	53%	2%
Доля России на рынке	16%	16%	16%	14%	13%		

Россия является третьей по величине поставок экспортеров угля даже в условиях резко усилившегося давления на страну со стороны развитых стран Запада и Востока. Крупнейшим потребителем российского угля является КНР, закупаящая почти половину от объема всего российского экспорта. При этом, китайские контрагенты активно пользуются своим практически монопольным положением и оказывают существенное давление на российских поставщиков, в результате чего угольная продукция поставляется в Китай с большими скидками, а оплата за нее не проводится крупнейшими китайскими банками [6]. Результатом совокупности тенденций становится снижение конкурентоспособности российских экспортеров на мировом рынке угля, что выражается в снижении поставок (по итогам 2024 г. экспорт угля снизился на 8,5% г./г., до 196 млн т [2]) и его вытеснением альтернативными поставщиками. Кроме того, из-за усиления контроля за соблюдением санкций против России со стороны стран Запада в конце 2022 г. Китай возобновил закупки австралийского топлива [4], что привело к сокращению поставок угля российского происхождения в КНР.

В свою очередь, выпадающие объемы российского угля компенсируются американской и южноафриканской альтернативой, а на металлургическом секторе Китая – монгольской.

Изменение геополитического ландшафта привело к ускорению разворота на Восток российской угольной отрасли, завершившегося в 2023 г. Его итогом стало полное перераспределение экспорта российского угля в пользу азиатских рынков – 2023 г. были прекращены поставки угля на европейские рынки [9].



Рис. 1. Структура экспорта российского угля по странам

Источник: составлено автором на основании данных ФТС России и ЦДУ ТЭК.

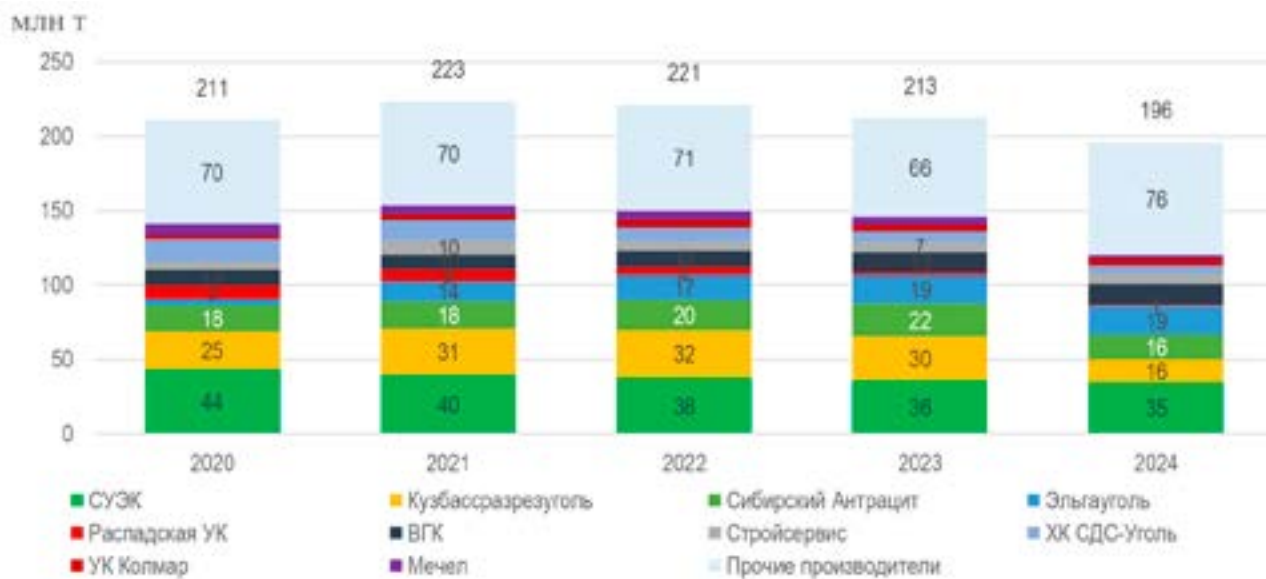


Рис. 2. Экспорт российского угля по компаниям

Источник: ЦДУ ТЭК, анализ автора.

По итогам 2024 г. экспорт угля из России снизился на 8,5% г./г., до 195,9 млн т (рис. 1).

Основным направлением поставок остается Азия, доля которой в структуре экспорта российского угля превышает 80%. Китай занимает лидирующее (почти монопольное) положение в экспорте российского угля: в 2024 г. закупки китайским контрагентами такого топлива составили 92,7 млн т, что на +38% выше аналогичного показателя в 2021 г.

Следующими по важности направлениями поставок стали Индия и Турция, куда экспорт существенно вырос: в Индию — до 27 млн т (в 4 раза к 2021 г.), в Турцию — до 26 млн т (в 2 раза к 2021 г.). Поставки в данные страны осуществляются через порты Атлантического бассейна.

С августа 2022 г. прекратился экспорт российского угля на европейский рынок. Совокупно перед Россией стояла задача переориентации до 64–70 млн т / г. с недружественных рынков. Также у российских угольщиков возникли проблемы со страхованием балкеров в Атлантическом бассейне: операторы сухогрузов увеличили ставки страхования под угрозой вторичных санкций и попадания в SDN-лист США, что привело к удорожанию фрахта. В совокупности с удлинением расстояний при транспортировке российские западные ценовые индексы на энергетический уголь FOB Тамань и FOB Балтика снизились, что в свою очередь увело экономику экспорта российского угля в обозначенных направлениях в отрицательную зону. В результате проблема перевозок грузов в восточном направлении стала особенно актуальной.

В результате ограниченная пропускная способность железных дорог Восточного полигона (БАМ и Трансиб) выступает ключевым фактором, сдерживающим увеличение экспорта российского топлива на внешние рынки: поставки угля через порты Дальнего Востока являются наиболее экономически выгодным из-за небольшого транспортного плеча. Встречные тренды снижения цен и роста затрат на логистику делают экспортные поставки нерентабельными, провоцируя точечные приостановки отгрузок на экспорт, вынуждая российские угольные компании снижать добычу, а также повышая риски закрытия добывающих предприятий и сворачивания инвестиционных проектов.

Однако, несмотря на ограниченные возможности поставок угля по Восточному полигону и другие логистические проблемы (например, высокие ставки фрахта или нерентабельность экспорта через порты Запада) российским экспортерам удалось к концу 2023 г. перенаправить на дружественные рынки АТР (Китай, Индия, страны АСЕАН и др.) до 70 млн т.

Крупнейшими поставщиками угля на экспорт в России выступают компании СУЭК, Кузбассразрезуголь, Эльгауголь, Сибирский антрацит и ВГК (рис. 2). На долю ТОП-5 экспортеров по итогам 2024 г. приходится 51% всех поставок на внешние рынки.

Отмеченные ранее лимитирующие провозные мощности железных дорог Восточного полигона выступают ключевым фактором, сдерживающим развитие российской угольной промышленности. По данным участников рынка, рентабельный экспорт российского угля в восточном направлении в 1,5–2 раза больше фактических показателей перевозок во многом по причине инфраструктурных ограничений. Согласно грузовой базе Минтранса России, запросы угольных компаний на перевозку превышают провозные мощности БАМ и Трансиб на 10–15%, в результате чего экспортеры угля недовывозят 40–70 млн т / г. в восточном направлении. При этом при экспорте угля через порты Северо-Запада и Юга увеличивают затраты в части морской транспортировки до азиатских потребителей: в текущих условиях фрахт из Находки в Китай в среднем дешевле ставок на морскую транспортировку из Тамани на \$25–30/т, из Усть-Луги/Мурманска — на \$40–45/т.

По данным участников рынка, отраслевой кризис, разразившийся в конце 2023 г., спровоцирован во многом проблемами с перевозками угля в восточном направлении, где широко представлены кэптивные для ключевых угольных экспортеров порты, предоставляющие услуги по перевалке по стоимости существенно ниже рыночной, что позволяет в условиях падающего рынка поставлять уголь ключевым потребителям с положительным финансовым результатом. Формируемая таким образом маржинальность поставок определена автором как потенциал для дополнительного дисконта в рамках повышения конкурентоспособности в нише.

В соответствии с выдвинутым тезисом о формировании потенциала для повышения конкурентоспособности был разработан перечень факторов, влияющих на конкурентоспособность, в числе которых выделен уровень логистических затрат при доставке угля до потребителя.

Ключевые затраты, которые экспортеры угля способны контролировать и снижать за счет формирования в своей структуре логистических дивизионов — это затраты на перевозку угля по инфраструктуре РЖД и перевалку в портах.

Так, одной из главных проблем, снижающих конкурентоспособность российских экспортеров в нынешних реалиях является изменение методики тарифообразования на экспортные перевозки угля от июня 2022 г.: из-за отмены понижающих коэффициентов [7] 0,4 — на дальность и 0,895 — на энергетический уголь и дополнительной индексации на 11% РЖД-тариф для угольных экспортеров вырос на 70% (рис. 3).

Кроме того, РЖД приняли решение о включении в индексацию тарифов промышленной инфляции [5], в результате чего ежегодные увеличения РЖД-тарифов уже третий год подряд превышают 10% г./г.

В 2023 г. при снижении мировых цен на уголь обострился вопрос возобновления действия понижающих коэффициентов в экспортных РЖД-тарифах. Однако меру не поддержали в РЖД, Минтрансе России и ФАС России. По их оценкам, данная мера сформирует около 100 млрд руб. / г. выпадающих

доходов ОАО «РЖД». Кроме того, в ФАС указывают на наличие у угольщиков аффилированных с ними операторов полувагонов и морских терминалов, делающих предсказуемыми большую часть логистических затрат. Однако нынешний уровень цен не позволяет рентабельно перевозить уголь на юг и северо-запад, что может спровоцировать при отказе от льгот потерю в 30-40 млн т / г. экспорта угля в 2024-2025 гг.

Наличие у экспортеров угля связанных с ними операторов полувагонов не спасает их от удорожания подвижного состава: рыночные ставки аренды полувагонов стабильно растут с середины 2022 г. (рис. 4). Но если в 2021 – начале 2022 гг. рост ставок был связан с ростом экспортных цен, то текущее удорожание связано с воздействием санкций: рост стоимости импортных компонентов на фоне повышения ключевой ставки, ослабления рубля и проблем с проведением взаиморасчетов с поставщиками вынуждает вагонные заводы увеличивать цены реализации и, соответственно, ставок аренды со стороны операторов.

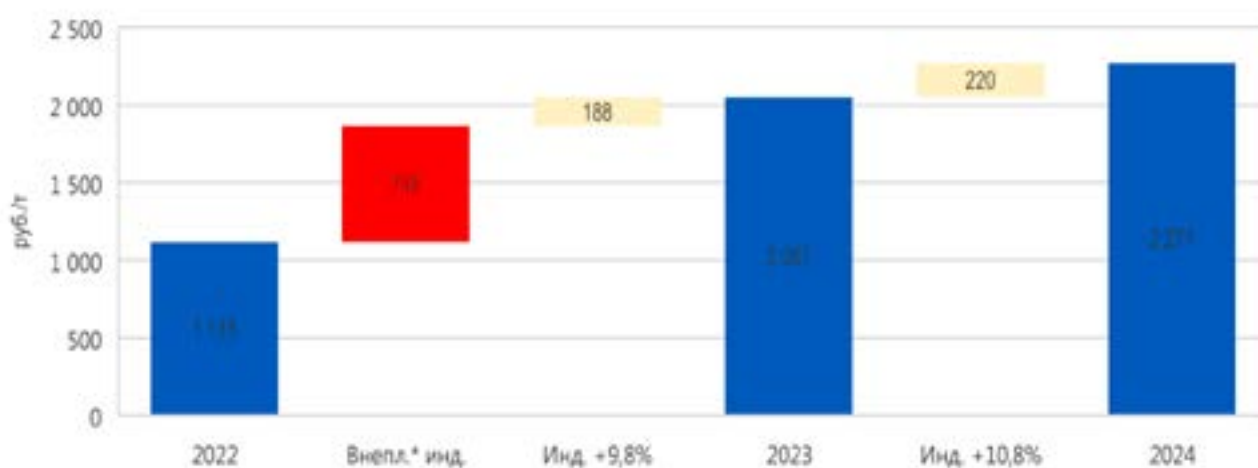


Рис. 3. Динамика грузового РЖД-тарифа на перевозку энергетического угля по маршруту Кузбасс-Находка

Примечание: * – индексация на 11% и отмена действия понижающих коэффициентов 0,4 (на дальность) и 0,895 (для энергетического угля).

Источник: составлено автором на основании Прейскурант 10-01 и Rail-тарифа.

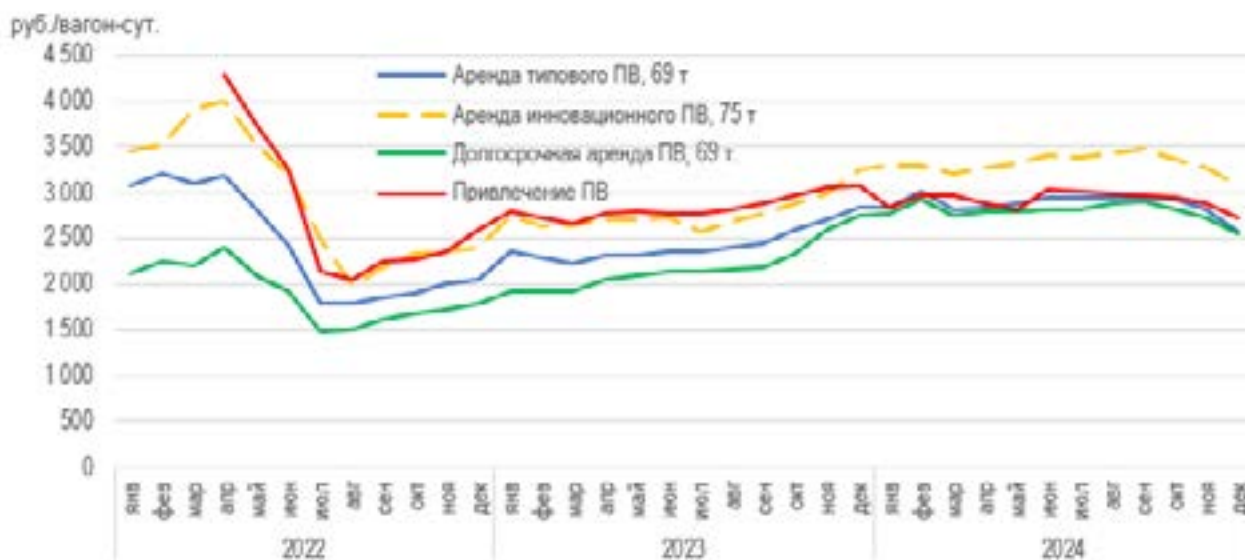


Рис. 4. Динамика ставок аренды полувагонов для угольных компаний

Источник: составлено автором на основании данных Argus.

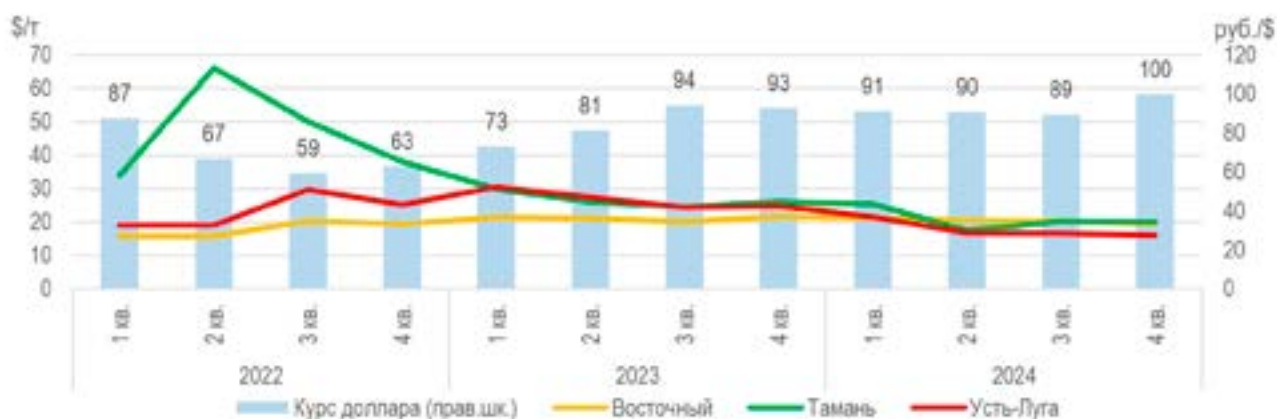


Рис. 5. Динамика ставок перевалки в портах

Источник: составлено автором на основании данных Argus и ЦБ РФ.

Таблица 2

Индикативная экономика ТОП-5 экспортеров угля до китайских портов, руб./т

Показатель	АО СУЭК (индикатив по АО «СУЭК-Кузбасс»)	АО Кузбасс-разрезуголь	ООО Эльгауголь	ООО Сибирский антрацит	ООО «ВГК» (р. Солнцевский)
Цена на условия CFR Китай	10 427	10 427	12 976	13 174	7 616
Фрахт от российского порта	805	805	805	5 069	805
Перевалка в порту	1 881	1 881	1 881	1 640	1 881
Аренда вагона	2 200	2 200	1 174	1 560	
РЖД-тариф	2 427	2 427	1 453	1 852	
Нетбэк	3 113	3 113	7 663	3 055	4 930
Производственная себестоимость	3 463	3 414	2 810	3 825	3 211
Потенциал для дисконта	-349	-301	4 853	-770	1 719

Кроме того, дополнительное влияние на рост ставок аренды окажет предлагаемая РЖД мера по ограничению оборота порожнего парка [8]. Отраслевые эксперты отмечают, что это приведет к фактическому уменьшению количества полувагонов в эксплуатации и удорожанию аренды.

Стоимость перевалки в российских портах остаются стабильными (в долларовом эквиваленте) последние три года. Исключением выступает Тамань, где изменение стоимости портовых услуг объясняется методикой ценообразования, привязанной к мировым ценам на уголь, которые показали рост во 2 кв. 2022 г. Последующие корректировки методики в 2023 г. позволили стабилизировать ставку. В свою очередь главным фактором удорожания перевалки в 2023–2024 гг. стало ослабление рубля (рис. 5).

Таким образом, в результате отмены действия понижающих коэффициентов в РЖД-тарифе на экспортные перевозки доля логистических затрат в ценах угля на условиях FOB достигла 30–50% при высоких ценах в 2022 г. При снижении цен в 2023–2024 гг. показатель превысил 80% в зависимости от вида угля.

Результатом проведенного анализа стало определение потенциала повышения конкурентоспособности ТОП-5 экспортеров на рынке (табл. 2).

Ключевой вывод исследования определен как негативное влияние дальности перевозок на потенциал повышения конкурентоспособности. Активы, расположенные в Кузбассе и Новосибирской области, несут наибольшие логистические затраты внутри страны, в результате чего в рыночных условиях потенциал предоставления дополнительных дисконтов у них равен нулю. Для удержания рыночных ниш экспортерам из сибирских регионов необходимо отправлять уголь через экзотические порты Дальнего Востока, что позволит им предоставлять дополнительные скидки до \$10/т (до 1 000 руб./т).

При этом расположенные в относительной близости от ключевых рынков сбыта якутские и сахалинские экспортеры несут значительно меньшие логистические издержки, в результате чего имеют потенциал предоставления дисконтов более \$15/т за свою продукцию.

Выводы

Таким образом, на основании проведенного исследования сформированы следующие выводы:

1. Экспорт российского угля снижается на фоне растущего мирового рынка, в результате чего Россия теряет долю на рынке;
2. Потеря рыночных ниш происходит по причине снижения конкурентоспособности, спровоцированной санкциями против российского угля: российские экспортеры твердого топлива вынуждены предоставлять повышенные скидки на свою продукцию;
3. В условиях снижения мировых цен на уголь ключевым фактором удержания рыночных ниш выступает увеличение перевозок угля в направлении портов Дальнего Востока, где существенная часть терминалов являются кэптивными для угольщиков и предоставляют скидки на свои услуги;
4. Уровень логистических затрат выступает одним из ключевых факторов конкурентоспособности российских экспортеров, поскольку прямым образом влияет на потенциал повышения конкурентоспособности на ключевых рынках;
5. Из ТОП-5 экспортеров российского только 3 компании имеют потенциал для повышения конкурентоспособности, в первую очередь, за счет своего близкого расположения к экспортным портам.

Литература

1. Данные по формам статистической налоговой отчетности // Официальный сайт ФНС России. [Электронный ресурс]. URL: https://www.nalog.gov.ru/rn77/related_activities/statistics_and_analytics/forms/ (дата обращения: 15.03.2025).
2. Таможенная статистика ФТС // ФТС России. [Электронный ресурс]. URL: <https://customs.gov.ru/statistic> (дата обращения: 15.03.2025).
3. Coal 2024 // International Energy Agency [Электронный ресурс]. URL: <https://www.iea.org/reports/coal-2024> (дата обращения: 15.03.2025).
4. Зайнуллин Е. Не дай бог добывать в эпоху перемен // Коммерсант [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5747807?ysclid=m0dn69o776422261660> (дата обращения: 15.03.2025).
5. Кеффер Л. РЖД предлагает индексацию грузотарифов исходя из промышленной инфляции // Коммерсант. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6251497?ysclid=m412prq0qj828024409> (дата обращения: 15.03.2025).
6. Китайские банки останавливают платежи из России: что делать бизнесу? // РБК-Финансы. [Электронный ресурс]. URL: <https://pro.rbc.ru/demo/65ef00f69a794745eb25d737> (Дата обращения: 15.03.2025).
7. Скорлыгина Н., Зайнуллин Е. Уголь разгружают от льгот // Коммерсант [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6727755> (Дата обращения: 15.03.2025).
8. Солнцев А. К чему приведут ограничения для оборота порожнего парка на РЖД: часть 2. Перспективы погрузки // РЖД-партнер. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/k-chemu-privedut-ogranicheniya-dlya-oborota-porozhnogo-parka-na-rzhd-chast-2-perspektivy-pogruzki/> (Дата обращения: 15.03.2025).
9. Стресс-тест для российской угольной промышленности. [Электронный ресурс]. URL: <https://ngv.ru/articles/stress-test-dlya-rossiyskoy-ugolnoy-promyshlennosti/> (Дата обращения: 15.03.2025).