

Опережающее развитие железнодорожной инфраструктуры – необходимое условие раскрытия экономического потенциала России

Ю. З. СААКЯН – генеральный директор АНО «ИПЕМ»

Есть мнение о закате эры традиционных энергоносителей, а для угля рисуются самые мрачные перспективы. Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) проанализировал перспективы мирового рынка угля и перспективы российских угольных компаний на мировом рынке. Об этом в ходе круглого стола «Энергетика и транспортная инфраструктура. Синергия и зависимость» в рамках Транспортной недели, а также о конкурентоспособности угля как источника энергогенерации в странах АТР рассказал генеральный директор АНО «ИПЕМ» Юрий Саакян.

Потребление угольной продукции стабильно растёт. Евросоюз убивает свою дешёвую энергогенерацию, а АТР, наоборот, наращивает. Сегодня Россия входит в топ-3 мировых лидеров-экспортеров угля, уступая только Австралии и Индонезии. Доля нашей страны в мировом экспорте угля – 16%, и эту долю необходимо наращивать. В будущем не стоит ожидать сокращения потребления угля в абсолютных значениях.

В перспективе 20-ти лет ожидается сохранение тенденции по превышению фактического потребления угля над прогнозными показателями мировых агентств. Неослабевающая востребованность угля по причине его более низкой стоимости в сравнении с природным

газом особенно актуальна для развивающихся экономик и экономик с высокими темпами роста. В Китае и Индии наблюдается существенный рост выработки угольной генерации за последнее десятилетие (рост в 4 и 10 раз соответственно), что подтверждает статус угля как дешёвого и эффективного энергоресурса.

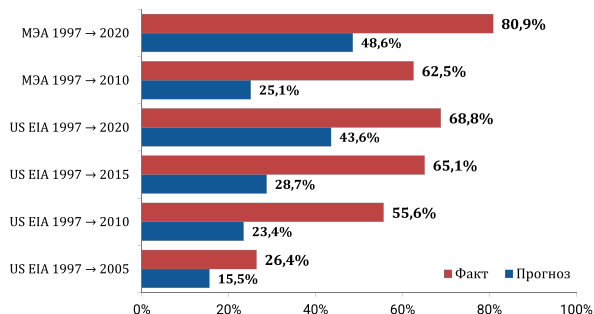
Уголь на протяжении многих лет является основным драйвером роста грузовой базы железнодорожного транспорта. С 2012 года погрузка угля на сети ОАО «РЖД» увеличилась на 46,8 млн тонн (15,2%). Доля угля в структуре грузовой базы по итогам 2022 года выросла до 28,7%. Второй по приросту груз – химические и минеральные удобрения (+15,4 млн тонн), третий – зерно (+3,5 млн тонн). Таким образом, прирост угля в 3 раза опережает прирост удобрений и в 13 раз прирост перевозок зерна.

Производители ископаемого топлива не просто верят в востребованность угля на внешних рынках – они инвестируют значительные средства в угледобычу в соответствии с региональными планами развития и планами развития железнодорожной инфраструктуры. В настоящий момент профицит производственных мощностей по добыче угля составляет 20% или более 110 млн тонн. При этом происходит активное развитие перспективных месторождений.

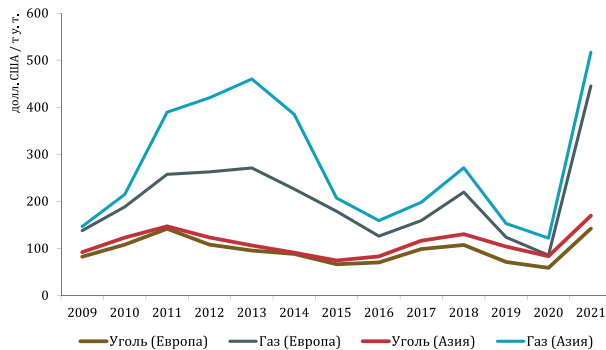
Помимо угольных месторождений активно развивались и продолжают развиваться портовые терминалы по обработке угля. В настоящий момент в портах Дальнего Востока профицит мощностей для перевалки угля составляет более 64 млн тонн (18,7 млн тонн в Ванино-Совгаванском узле

Мировые прогнозы по снижению спроса на уголь не сбываются

Сравнение прогнозных и фактических данных по мировому потреблению угля¹



Динамика цен на уголь и природный газ на рынках Европы и Азии



Анализ различных прогнозов показал их существенное отставание от факта. Угольная генерация была и останется востребованной, в первую очередь – за счёт низкой стоимости угля (относительно природного газа). В перспективе не стоит ожидать сокращения потребления угля в абсолютных значениях.

Примечание

*Оценка АНО «ИПЕМ» на основе данных МЭА, US EIA, BP/Energy Institute. ¹Фактическое потребление для периода 1977-2020 годов указано за 2021 год.

Уголь важен не только для экономики России, но и для регионов страны

Доля деятельности по добыче угля в выручке

по России в целом – 0,7%



Доля занятых в угледобывающей отрасли

по России в целом – 0,3%



Доля налоговых поступлений от добычи угля

по России в целом – 0,9%



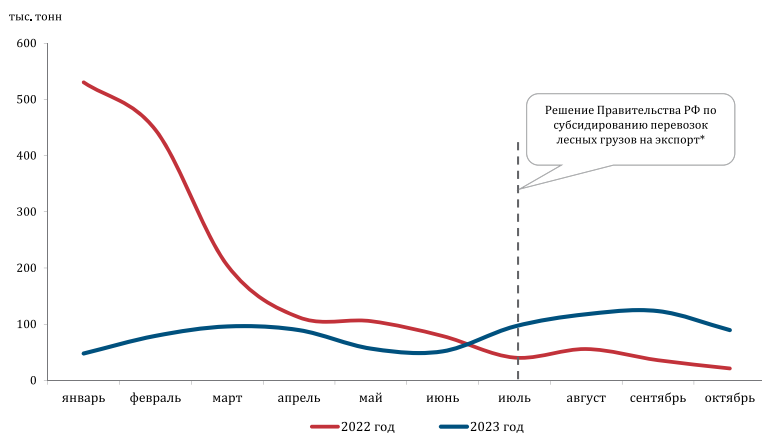
Среди 321 российских моногорода – 27 угольных, 12 из которых расположены в Кемеровской области. В угольных моногородах проживает около 1% населения России¹

Примечание

*Оценка АНО «ИПЕМ» на основе данных Росстата и ФНС России за 2022 год. Цифровые значения при суммировании могут отличаться от предоставленных на слайде из-за погрешности округления. ¹Без учета ДНР, ЛНР, Херсонской и Запорожской областей.

Государство своими решениями перераспределяет грузопотоки

Отправки лесных грузов железнодорожным транспортом на экспорт в направлении Северо-Запада



+2,8 раза

Увеличение отправок лесных грузов на экспорт в направлении Северо-Запада в июле-октябре 2023 года**

Примечание

*Постановление Правительства Российской Федерации от 26.07.2023 года №1215. **К аналогичному периоду прошлого года.

и 38,1 млн тонн в Приморье). Несмотря на это реализуются новые проекты по перевалке угля, а существующие терминалы увеличивают свои мощности.

Реализуемые масштабные программы развития железнодорожной инфраструктуры необходимы, но они дадут эффекты в среднесрочной и долгосрочной перспективе. А развитие отраслей с ростом погрузки грузов на железнодорожный транспорт должно происходить «здесь и сейчас». Необходимо применение точечных технологических решений, направленных на повышение пропускной и провозной способности в краткосрочной перспективе. Такими решениями могут быть точечное путевое развитие, оптимизация технологии работы локомотивов, увеличение весовых норм, оптимизация графика движения поездов, оптимизация технологии работы во время ремонтов. Эти решения должны осуществлять совместно с владельцами инфраструктуры и грузоотправителями.

Для отдельных регионов, в первую очередь Кузбасса, угольщики – ключевые налогоплательщики и работодатели. Почти каждый десятый моногород России – угольный, а каждый второй угольный моногород находится в Кузбассе.

Можно утверждать, что Правительство обладает инструментами, способными стимулировать перераспределение грузопотоков на сети железных дорог. Решение о субсидировании перевозок лесных грузов на экспорт стимулировало перераспределение грузопотока с дефицитной инфраструктуры Дальнего Востока в противоположном направлении. За последние 4 месяца отправки

лесных грузов в направлении Северо-Запада увеличились в 2,8 раза.

В транспортной цепочке узким местом является настоящее время и на протяжении еще длительного времени будет являться магистральная железнодорожная инфраструктура. Как следствие, возникают конкуренция за доступ к инфраструктуре и ограничение развития различных отраслей, что неблагоприятно сказывается на общем состоянии экономики страны. Опережающее развитие железнодорожной инфраструктуры будет стимулировать сбалансированное развитие не только угольной отрасли, но и смежных отраслей промышленности, а также экономики России в целом.