

Научная статья

УДК 338.2+338.51

JEL L51, L52, O25

DOI 10.25205/2542-0429-2025-25-4-61-77

Анализ ключевых факторов финансового положения предприятий угольной отрасли России в период 2022–2025 годов

Виталия Михайловна Маркова

Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН
Новосибирск, Россия

Новосибирский государственный университет
Новосибирск, Россия

mvm@ieie.nsc.ru, <https://orcid.org/0000-0003-1537-3240>

Аннотация

Угольная отрасль России длительное время переживала процесс реструктуризации. И казалось, что за последнее десятилетие, несмотря на многочисленные прогнозы ведущих аналитических агентств о сокращении потребления угля, она стала устойчиво прибыльной. Однако экономическая и геополитическая ситуация последних двух-трех лет сформировала естественные стресстесты на финансовую устойчивость угольных предприятий. И они продемонстрировали, что фундаментальные проблемы угольной отрасли так и не были решены за «тучные» годы высоких экспортных цен.

Целью исследования являются выявление и анализ ключевых факторов финансовой устойчивости угольной отрасли, возможных рисков и угроз, а также оценка динамики объемов добычи угля, инвестиций в основной капитал и прибыльности угольных предприятий. 2024–2025 гг. оказались очень сложным для отрасли – совпали все возможные «черные лебеди»: упали цены на уголь, ухудшилась работа железнодорожной сети, обрушилась отгрузка угля в восточных направлениях, усилилась антиугольная риторика в СМИ. Но, являясь системообразующей отраслью для ряда регионов России, угольная отрасль показала, что ее проблемы выходят за рамки отношений только с РЖД. В статье выражено мнение, совпадающее с позицией многих отраслевых экспертов, что отрасли нужны комплексные и довольно жесткие реформы (даже такие кардинальные меры, как закрытие шахт), и более мягкие варианты типа смещения географии добычи на восток.

Ключевые слова

угольные предприятия, финансовая устойчивость, РЖД, тарифы, экспорт угля, региональные бюджеты, цены на уголь

Финансирование

Исследование выполнено по плану НИР ИЭОПП СО РАН, проект «Интеграция и взаимодействие мезоэкономических систем и рынков в России и ее восточных регионах: методология, анализ, прогнозирование», № 121040100284-9

© Маркова В. М., 2025

Для цитирования

Маркова В. М. Анализ ключевых факторов финансового положения предприятий угольной отрасли России в период 2022–2025 годов // Мир экономики и управления. 2025. Т. 25, № 4. С. 61–77. DOI 10.25205/2542-0429-2025-25-4-61-77

Analysis of Key Factors Affecting the Financial Position of Russian Coal Industry Enterprises in 2022–2025

Vitaliya M. Markova

Institute of Economics and Industrial Engineering SB RAS
Novosibirsk, Russian Federation

Novosibirsk State University
Novosibirsk, Russian Federation

mvm@ieie.nsc.ru, <https://orcid.org/0000-0003-1537-3240>

Abstract

The Russian coal industry has been undergoing a long process of restructuring. It seemed that over the past decade, despite numerous forecasts from leading analytical agencies about a reduction in coal consumption, it had become sustainably profitable. However, the economic and geopolitical situation of the last two to three years has created natural stresses on the financial stability of coal enterprises. These stresses have demonstrated that the fundamental problems of the coal industry were never resolved during the “fat” years of high export prices. The purpose of this study is to identify and analyze key factors affecting the financial stability of the coal industry, potential risks and threats, and to assess the dynamics of coal production volumes, fixed capital investment, and the profitability of coal enterprises. The years 2024–2025 have proven to be very challenging for the industry, with all possible “black swan” events occurring: falling coal prices, deteriorating rail network performance, a collapse in coal shipments to destinations outside the east, and increased anti-coal rhetoric in the media. However, as a systemically important industry for several Russian regions, the coal industry has demonstrated that its problems extend beyond its relationship with Russian Railways. The article expresses the opinion, consistent with many industry experts, that the industry requires comprehensive and rather drastic reforms (even drastic measures such as mine closures), as well as more lenient options such as shifting production geography to the east.

Keywords

coal companies, financial stability, Russian Railways, tariffs, coal exports, regional budgets, coal prices

Funding

This article was prepared according to the research plan of the Institute of Economics, Industrial Engineering and Problems of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, project “Integration and Interaction of Meso-economic Systems and Markets in Russia and its Eastern Regions: Methodology, Analysis, Forecasting,” No. 121040100284-9.

For citation

Markova V. M. Analysis of Key Factors Affecting the Financial Position of Russian Coal Industry Enterprises in 2022–2025. *World of Economics and Management*, 2025, vol. 25, no. 4, pp. 61–77. DOI 10.25205/2542-0429-2025-25-4-61-77

Угольная отрасль России длительное время переживала процесс реструктуризации. И казалось, что за последнее десятилетие, несмотря на многочисленные прогнозы ведущих аналитических агентств о сокращении потребления угля, она стала устойчиво прибыльной.

Однако экономическая и геополитическая ситуация последних двух-трех лет сформировала естественные стресс-тесты на финансовую устойчивость угольных предприятий. И они продемонстрировали, что фундаментальные проблемы уголь-

ной отрасли так и не были решены за «тучные» годы высоких экспортных цен. Прошедший цикл высоких цен, к сожалению, так и не сподвиг угольные компании к дальнейшей реструктуризации и избавлению от убыточных активов и реструктуризации экономики регионов хозяйствования. То, что можно было сделать эволюционным путем, заранее подготовив инвестиции, человеческий капитал, в ближайшие годы придется делать довольно резким революционным способом.

Главные вызовы для развития угольной промышленности востока страны остаются неизменными на протяжении нескольких десятилетий (Плакиткина и др., 2018; Маркова и др., 2023, Суслов и др., 2022; Новак, 2024; Программа развития..., 2020) – это неблагоприятное экономико-географическое положение основных угледобывающих районов (как следствие, высокие логистические издержки); недостаточное развитие транспортной инфраструктуры (низкая пропускная способность железнодорожной сети и портов); стагнация внутреннего рынка угля; обострение конкуренции на мировых рынках угля (снижение цен, усиление действующих и появление новых экспортеров); отставание от мирового уровня в углепереработке и углехимии, не позволяющее выпускать продукцию с высокой добавленной стоимостью, и отсутствие экономических стимулов на рынке к повышению качества и глубины переработки угля, неконкурентоспособность продукции российского угольного машиностроения и усиливающаяся в связи с этим зависимость отрасли от импорта технологий и оборудования.

В период 2007–2021 гг. в угольной промышленности России наблюдался стабильный рост, обеспеченный наращиванием экспорта: в среднем добыча ежегодно росла на 2,9 %, экспортные поставки – на 9,6 %, как следствие, уголь занял до 39–42 % грузооборота. Роль отрасли в российской экономике существенно возросла, по оценкам ряда специалистов, вклад угольной промышленности в ВВП России достиг 1 % и мог продолжить расти в связи с ожидаемым ростом потребления угля в Азии и расширением присутствия российских поставщиков на этом рынке. Выросла доля в налоговых поступлениях консолидированного федерального бюджета России до 0,5 %, в стоимостном объеме экспорта до 3,8 %, в 2,5 раза вырос объем инвестиций в основной капитал угольных предприятий и в смежные секторы, в частности, в специализированную портовую инфраструктуру. Выросли инвестиции и введено порядка 300 млн т новых мощностей по добыче угля.

Однако с 2022 г. внешнее давление на российскую экономику оказалось весьма существенным, и сырьевые компании пострадали сильнее всего. Запаса прочности угольной отрасли, в частности с учетом введенных санкций, ценовой дискриминации, смены рынков сбыта (поворот на Восток), хватило лишь на два года.

Предварительные итоги 2024 г. по оценкам отраслевых экспертов продемонстрировали значительную величину убытков для угольных предприятий. Предпринимаемые в течение 2024 г. региональными властями лоббистские усилия, как и промежуточные решения федерального правительства (в виде льгот, квот и налоговых послаблений), позволяют дать лишь кратковременную передышку для поддержки отдельных холдингов, но не решают проблем отрасли, которая находится на пороге самого тяжелого за 30 лет кризиса¹.

¹ Аналитики прогнозируют обвал выручки и прибыли угольных холдингов // Ведомости. 13 ноября 2024. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2024/11/13/1074627-analitiki-prognoziruyut-obval-viruchki-i-pribili-ugolnih-holdingov>; Удар по экспорту: чем опасны новые санкции США против

2024–2025 гг. были богаты и на встречи по обсуждению мер поддержки угольных предприятий: в апреле 2024 г. Госсовет по энергетике, в августе 2024 г. повторный, в ноябре 2024 г. делегация правительства в Кузбасс, в декабре совещание у Президента РФ, в 2025 г. прошли несколько совместных коллегий Минфина России и Минэнерго России, заседание Госсовета по энергетике. Но обсуждаемые меры носят сиюминутный характер, а угольной отрасли нужны долгосрочные решения, способные обеспечить адаптацию к длительным трендам и выход за рамки льгот, субсидий и квот.

Отрасль нуждается в глубокой реструктуризации, включая (Маркова и др., 2023; Фридман и др., 2023; Зонова, 2023; Родионов, 2025):

- отказ от низкорентабельной или убыточной подземной добычи, на долю которой приходится лишь четверть общероссийской добычи угля;
- компенсации владельцам закрываемых шахт;
- помощь увольняемым шахтерам в переобучении и переезде в регионы, где есть потенциал для экономического роста.

Эти меры запустят структурный сдвиг, в результате которого география отрасли сместится на восток, а в структуре добычи будет расти доля коксующегося угля, спрос на который будет более устойчивым, чем на энергетический уголь.

Среди факторов, усугубивших ситуацию для предприятий отрасли, можно выделить следующие:

- санкционные дисконты на российский уголь, ставшие особенно чувствительными на фоне падения цен: по оценке МЭА (Coal 2024..., 2024), в период с октября 2023 г. по октябрь 2024 г. средняя цена отгрузки энергетического угля в портах Балтики была ниже средней цены на хабе АРА («Амстердам – Роттердам – Антверпен») на \$38 за тонну. Дисконт для энергетического угля, отгружаемого на Дальнем Востоке, составлял \$30 за тонну (в сравнении с ценой на хабе Ньюкасл);
- рост логистических издержек: как ж.-д. тарифов, так и тарифов на перевалку и фрахт судов. Так, средневзвешенное транспортное плечо при экспорте угля из РФ в период с 2021 по 2025 г. выросло с 9,7 до 12,2 тыс. км;
- неурегулирование направлений поставок угля в восточном направлении;
- решение китайских регуляторов установить с 2024 г. пошлины на импорт энергетического (6 %) и коксующегося (3 %) угля;
- санкции в отношении ряда российских компаний. Из-за риска вторичных санкций от поставок из РФ стали частично отказываться даже те страны, которые продолжали импорт угля из России;
- пересмотр ставки НДС. В ноябре 2024 г. в методику расчета НДС были включены котировки Argus и СПБМТСБ. Такое решение позволило продемонстрировать компромисс между чаяниями угольщиков, которым были выгодны котировки биржи, и нежеланием Минфина терять налоговые поступления;
- введение пошлин на уголь в 2022 г. правительством РФ. С 2025 г. они полностью отменены на экспорт энергетического и коксующегося угля.

русской энергетики // ФОРБс. 13 декабря 2024. URL: <https://www.forbes.ru/mneniya/528700-udaro-eksportu-tem-opasny-novye-sankcii-ssa-protiv-rossijskoj-energetiki>; Уголь закапывается в убытки // Коммерсант. 7 ноября 2024. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7283542>

Несмотря на пересмотр МЭА, Энергетическим агентством США, ВР, Bloomberg и прочими консалтинговыми агентствами роли угля и провозглашения очередного ренессанса угля на краткосрочный период до 2030 г., ближайшие два года для отрасли будут не легче вследствие возвращения мировых цен к многолетней норме, буму инвестиций в угледобычу в КНР, скачка в развитии ВИЭ в Южной и Восточной Азии. Все это приведет к торможению спроса на российский уголь.

Финансовые показатели угольных компаний: по данным Росстата, доля убыточных угледобывающих предприятий за период 2021–2024 гг. выросла с 35 до 52 %. Контраст получается колоссальный, если сравнивать сальдированный показатель. В 2023 г. угольные предприятия показали прибыль в 403,2 млрд руб., а в 2024 г. году сальдированный убыток за те же месяцы составил 84,8 млрд руб. Прибыль компаний упала до 132,1 млрд руб. (–70,3 %), убытки же достигли 216,9 млрд руб. (рост в 4,4 раза). В целом прибыльных компаний в 2024 г. только 46,6 %, в 2025 – 42,4 %, тогда как в 2023 г. их было 64,9 %.

Резкое снижение рентабельности связано в том числе с санкционными дисконтами на российский уголь: экспортерам приходится предоставлять скидки к ценам, и без того снизившимся на мировом рынке. Ряд угольных производителей «критически закредитованы». По оценкам АЦ при Правительстве РФ, ЦДУ ТЭК за 2024 г. общая величина убытка угольной отрасли может превысить 90 млрд руб. (табл. 1).

Таблица 1

Основные показатели угольной отрасли РФ

Table 1

Key indicators of the coal industry in the Russian Federation

Показатель	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Добыча, млн т	402	438,4	443,5	438,7	440,0	429,0
Экспорт, млн т	212,2	227	210,9	213,0	197,0	203,0
Сальдированный финансовый результат, млрд руб.	–37,6	747	821,1	374,7	–350,3	–334,9

Источник: составлено по данным Минэнерго, МЭА, АЦ Правительства РФ, Росстат, ЦДУ ТЭК; * оценка.

Очевидно, что ситуация в регионах, где налоги с угольной отрасли составляют основу бюджета и где угольщики – ключевые работодатели, очень напряженная. По данным Аналитического центра при Правительстве РФ и ЦДУ ТЭК большинство градообразующих организаций угольной отрасли монопрофильных муниципальных образований по итогам 2024 г. зафиксировали убытки, а в первой половине 2025 г. ситуация стала еще более критической (табл. 2).

Как видно из табл. 2, убыточными являются как предприятия-экспортеры, так и поставщики угля на внутренний рынок, а также предприятия Востока России, имеющие короткое транспортное плечо. Но при этом многие предприятия Кемеровской области и Республики Хакасия еще в первом полугодии 2024 г. сокра-

Таблица 2

Финансовый результат градообразующих угольных предприятий по регионам,
итоги за январь-июль 2024 г.

Table 2

Financial results of city-forming coal enterprises by region, results
for January-July 2024

Организация	Регион, муниципальное образование	Финансовый результат, млрд руб.	Численность населенного пункта, тыс. чел.
1	2	3	4
АО «Ш/у Обуховская»	Ростовская обл, г. Зверево	–1,2	19
ООО «Разрез Восточный»	Новосибирская обл., г. Линево	–1,1	17
ООО «Разрез Черемховуголь»	Иркутская обл., г. Черемхово	–0,2	78
ООО «СУЭК–Хакасия»	Р. Хакасия, г. Черногорск	–0,6	78
АО УК «Разрез Степной»	Р. Хакасия, г. Черногорск	–0,3	78
у/р Уртуйский	Р. Хакасия, г. Краснокаменск	–2,5	52
АО ХК «Якут-уголь»	Р. Якутия, г. Нерюнгри	–4,1	60
АО ЛУР	Приморский край, пос. Лучегорск	–0,2	18
ООО «Приморскуголь»	Приморский край, пос. Липовцы	–1,5	6
АО «Ургалуголь»	Хабаровский край, пос. Чегдомын	–7,8	12
УК «Анжерская-Южная»	Кемеровская обл., г. Анжеро-Судженск	–1,1	71
ММК уголь	Кемеровская обл., г. Белово, г. Ленинск-Кузнецкий	–4,0	124 94
ш. Листвяжная	Кемеровская обл., г. Белово	–1,1	124

Окончание табл. 2

1	2	3	4
ш. Грамотеинская	Кемеровская обл., г. Белово	–0,3	124
Кузбасская ТК	Кемеровская обл., г. Белово	–2,1	124
УК «Северный Кузбасс»	Кемеровская обл., г. Березовский	–2,2	46
УК «Сила Сиби- ри»	Кемеровская обл., г. Полысаево	–1,3	28
УК «Южный Кузбасс»	Кемеровская обл. г. Междуреченск, г. Мыски	–10,7	97 и 42
СУЭК «Кузбасс»	Кемеровская обл. г. Ленинск-Кузнецкий	–31,9	94
Прокопьевский угольный р.	Кемеровская обл., г. Прокопьевск	–0,2	185
Энергия – НК	Кемеровская обл., г. Прокопьевск	–0,2	185
р. Березовский	Кемеровская обл., г. Прокопьевск	–1,6	185
р. Киселевский	Кемеровская обл., г. Киселевск	–0,6	89

Источник: составлено по данным ЦДУ ТЭК, Аналитического центра ТЭК.

тили добычу: «Сибкоул», «Задубровский Новый», «Евтинский Новый», «Ольжерасская-Новая», «Анжерская-Южная», «Инская». Часть из них останавливались на 2–3 месяца, часть закрыты полностью. К концу 2025 г. ожидается приостановка работы 19 из 151 предприятия в Кузбассе, и почти 32 предприятия находятся в «красной» зоне.

В целом все угольные предприятия Хакасии в 2024 г. ушли в минус на 3,55 млрд руб., тогда как в 2023 г. их прибыль составляла почти 14,1 млрд руб. Прибыль разреза «Черногорский» обрушилась на 4,616 млрд руб. до 2 млрд; «Восточно-Бейский» также был в два раза менее прибыльным, чем год назад – всего 1,4 млрд руб.; «Степной» в минусе на 291 млн руб., хотя в прошлом году показывал прибыль в 280 млн руб.; «Аршановский» показал убытки на 648 млн руб.; «Майрыхский» сократил прибыль с 2,11 млрд до 214 млн руб.; «Бейский» тоже закрыл период с убытками в 229 млн руб. против 189 млн руб. прибыли в 2023 году.

Пострадали компании с небольшим запасом прочности, некоторые из которых работали неэффективно: с делами по банкротству, миллионными убытками или низкой маржинальностью – при первом же кризисе их и трясет. Но полагать, что крупным компаниям бояться нечего, будет ошибочно.

Финансовые показатели угольной отрасли демонстрируют значительное ухудшение по сравнению со смежными отраслями ТЭК и прочими секторами экономики. Прибыль до налогообложения сократилась по всем отраслям за 2024 г., но при этом лишь угольная отрасль показала чистый убыток. Так, в добыче нефти и газа прибыль сократилась на 1 %, в производстве электроэнергии – на 28 %, в грузовых перевозках – на 19 %. В 2025 г. по предварительным оценкам ситуация в отрасли, несмотря на меры поддержки, ухудшилась: по оценкам Росстата сальдированный убыток может составить 334,9 млрд руб.

Рассмотрим ключевые факторы, которые привели к подобной ситуации подробнее.

Динамика цен. Повышающие тренды в динамике цен на уголь начиная с 2021 г. сформировали неоправданный оптимизм у угольных компаний, что данные тренды будут вечны. В связи с этим на рынок поступали угли, имеющие высокую себестоимость добычи.

Однако динамика цен за последние два-три десятилетия неоднократно демонстрировала волны роста и падения. С учетом закрытия высокомаржинальных европейских рынков, рассчитывать только на поставки в Азию было бы нерационально. Мировые цены на уголь возвращаются к многолетней норме.

Цены в 2021–2022 гг. вышли на аномальный уровень из-за временного запрета на австралийский уголь в КНР, постковидного скачка энергоспроса и эмбарго ЕС в отношении России (рис. 1 и 2) (Экспортные цены..., 2024). В 2017–2021 гг. средняя цена на энергетический уголь на условиях FOB Ньюкасл составляла \$94 за тонну, в октябре 2023 г. – \$142 за тонну, в январе-сентябре 2024 г. – \$135, это на 60–64 % ниже, чем годом ранее, в ноябре 2022 г. (\$336–390 за тонну).

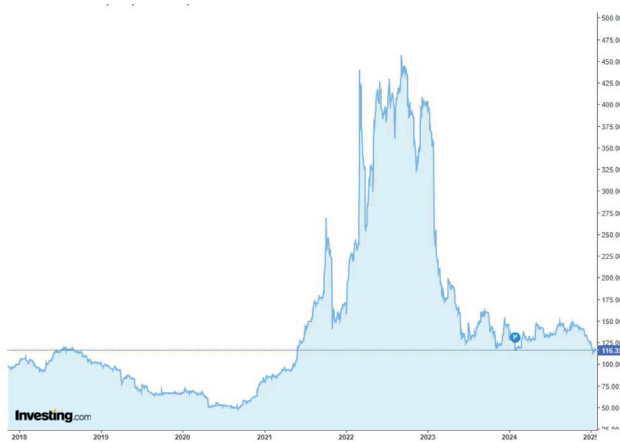


Рис. 1. Динамика мировых цен на энергетический уголь (австралийский) в 2021–2025 гг., доллары за тонну

Fig. 1. Dynamics of world prices for thermal coal (Australian) in 2021–2025, dollars per ton
Примечание. Построено по данным Investing.com. Newcastle Coal Futures. Дек. '24 (NCFMc1).
URL.: <https://ru.investing.com/commodities/newcastle-coal-futures-streaming-chart>

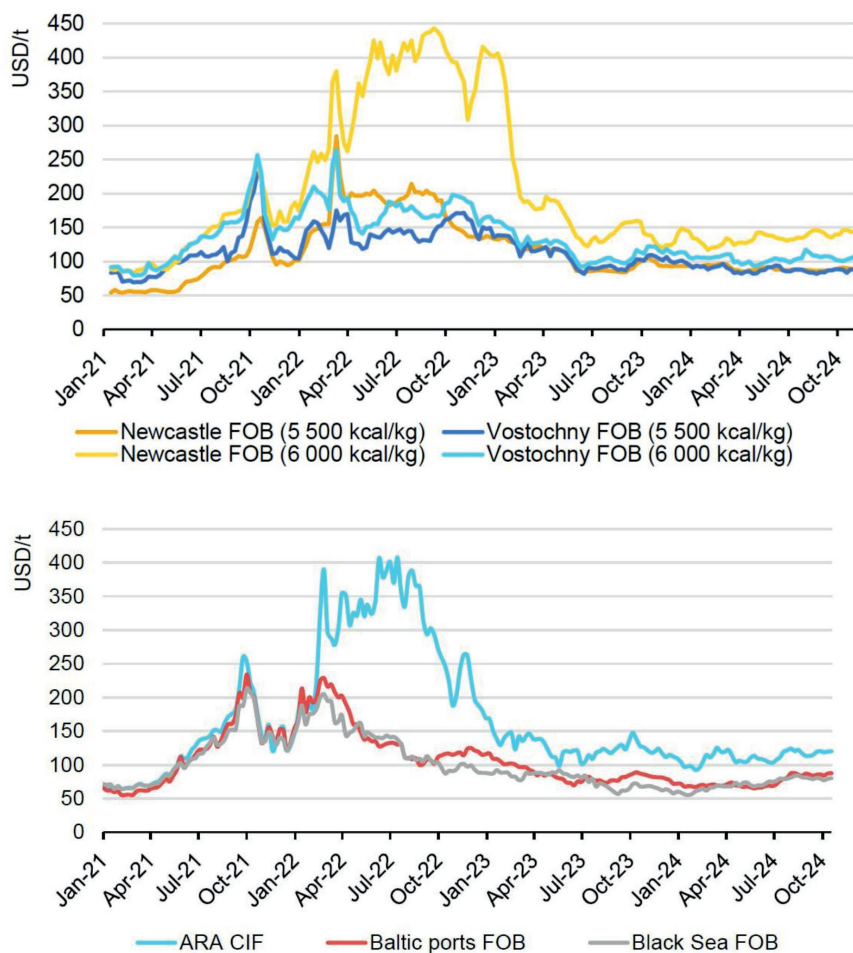


Рис. 2. Динамика цен на уголь, доллары за тонну

Fig. 2. Dynamics of coal prices, dollars per ton

Примечание. Составлено по данным МЭА, ЦДУ ТЭК.

Чем ниже цены, тем меньше у производителей угля возможностей покрывать рост логистических издержек. Негативную роль также играют санкционные дисконты на российский уголь. Из-за снижения рентабельности многие предприятия вынуждены идти на сокращение добычи угля.

По оценке МЭА, в период с октября 2023 г. по октябрь 2024 г. средняя цена отгрузки энергетического угля в портах Балтики была ниже средней цены на хабе АРА («Амстердам – Роттердам – Антверпен») на \$38 за тонну. Дисконт для энергетического угля, отгружаемого на Дальнем Востоке, составлял \$30 за тонну (в сравнении с ценой на хабе Ньюкасл).

Отмена экспортных пошлин. С осени 2023 г. правительство дважды вводило и дважды отменяло экспортную пошлину на антрацит, энергетический и коксую-

щийся уголь. В первый раз пошлина действовала с октября по конец декабря 2023 г., затем снова заработала с 1 марта 2024 г., с мая 2024 г. пошлины на экспорт антрацита и энергетического угля были приостановлены, но продолжали действовать в отношении коксующегося угля. С декабря 2024 г. приостановлена экспортная пошлина на коксующийся уголь, а с января 2025 г. все три пошлины – на антрацит, энергетический и коксующийся уголь – будут отменены. Строго говоря, экспортные пошлины на уголь не стоило вводить в конце 2023 г.: к тому моменту стал очевидным тренд на снижение цен.

В январе 2024 г. обсуждалось повышение налога на добычу полезных ископаемых на 380 рублей за тонну с 1 апреля 2024 г., чтобы компенсировать выпадающие доходы федерального бюджета от отмены пошлины. Но спред – разность цен – на экспортном и внутреннем рынках тогда сильно сократился, и вопрос о повышении отложили. Отмена пошлин несколько улучшит экономику экспорта, но не сильно.

Пересмотр ставки НДС на уголь. В угольной отрасли вызвавшим противоречия решением последнего времени стало повышение НДС. Вторая половина 2024 г. прошла в бурных обсуждениях правил расчета НДС на уголь, активно спорили Минфин и ФАС вокруг правил расчета. ФАС предлагает использовать три вида котировок: котировки международного ценового агентства Argus, внебиржевые индексы биржи СПБМТСБ и котировки АЦ ТЭК – близкого к Минэнерго аналитического центра. Минфин же считает возможным только применение котировок Argus, и в этом есть резон: СПБМТСБ используется преимущественно для закупок угля электростанциями на внутреннем рынке, а у российских аналитических структур может быть дефицит данных о внебиржевых сделках на зарубежных рынках. В итоге в методику расчета НДС были включены котировки Argus и СПБМТСБ. Такое решение позволило продемонстрировать компромисс между чаяниями угольщиков, которым были выгодны котировки биржи, и нежеланием Минфина терять налоговые поступления. Однако, учитывая, что Минфин обладает в полной мере информацией о финансовом состоянии отрасли, не менее резонным был бы и другой вопрос: зачем вообще вводить повышающие коэффициенты по НДС, когда угольная отрасль входит в самый тяжелый за 30 лет кризис? Признак не только «жадности» Минфина, стремящегося найти лишнюю копейку на фоне рисков исчерпания ликвидной части ФНБ, но и инерции регуляторов, которые живут реалиями 2000-х и 2010-х гг., когда угольная отрасль переживала экспортный бум.

Правительство в рамках поправок ко второму и третьему чтению внесло корректировки, повысив минимальную цену отсечения, при превышении которой взимается надбавка к НДС.

Для энергетического угля цена отсечения установлена на уровне 120 долларов за тонну в портах Дальнего Востока (в предыдущем варианте цена отсечения составляла 100 долларов). Предполагается к ставке НДС применять коэффициент, учитывающий среднюю за налоговый период мировую цену на уголь (по индексу FOB Восточный NAR 5500) и средний курс доллара к рублю.

Для коксующегося угля предусмотрена цена отсечения в размере 167 долларов за тонну (прежний вариант – 140 долларов за тонну) и привязка НДС к цене

в дальневосточных портах (ранее использовался индекс GX TSI FOB Australia Premium Coking Coal). Что касается антрацита и угольной смеси (PCI), то цена отсечения составит 135 долларов на тонну. При этом в формуле расчета НДС для данных видов угля будут учитываться цены в портах как Дальневосточного, так и Северо-Западного и Южного федеральных округов. Основным положительным изменением в принятом законопроекте для угольщиков стало именно повышение цены отсечения.

В настоящее время мировые цены на уголь остаются низкими, в связи с чем реальное повышение НДС в соответствии с новыми правилами в отрасли в ближайшие годы (до 2026 г.) маловероятно.

Отсрочки по НДС и страховым взносам обеспечат «передышку» для тех или иных компаний, но не решат системных проблем отрасли.

Изменение тарифной политики РЖД. Сетования РЖД об убыточности перевозки угля имеют двойственный характер. С одной стороны, тариф на перевозку угля субсидируется другими грузами, с другой – массовый объем перевозок угля дает значительную валовую прибыль для РЖД и обеспечивает потребность в существенной инвестиционной программе (табл. 3).

Совокупная величина инфляции за рассматриваемый период составила 3,22 раза, тогда как тарифы возросли в 3,89 раза. Дальнейшая индексация железнодорожного тарифа при отсутствии действия понижающих коэффициентов приведет к дальнейшему росту доли логистики в цене FOB (Уголёк или жизнь..., 2024).

Средневзвешенное транспортное плечо при экспорте угля из РФ в период с 2021 по 2023 г. выросло на четверть (с 9,7 до 12,2 тыс. км), что, разумеется, привело к росту логистических затрат на поставку угля.

По оценкам Аналитического центра при Правительстве РФ и NEft research,

Таблица 3

Сравнение темпов индексации тарифов РЖД и инфляции

Table 3

Comparison of the rates of indexation of Russian Railways tariffs and inflation

Параметр	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Инфляция, %	13,3	8,8	8,8	6,1	6,6	6,5	11,3	12,9	5,4	2,5	4,3	3	4,9	8,39	11,91	7,42
Индексация ж.-д. тарифов	1,212	1,11	1,094	1,08	1,06	1,07	1	1,1	1,09	1,06	1,054	1,036	1,035	1,037	1,19	1,22

по состоянию на декабрь 2024 г. экспорт энергетического угля калорийностью 5 500 (марка Д) через порты Дальнего Востока «глубоко убыточен», что обусловлено неравномерным снижением экспортных цен и ростом затрат на реализацию твердого топлива. По данным компании NEFT Research, в 2020–2024 гг. тарифная стоимость перевозки угля на ключевых направлениях экспорта выросла в 1,6–2 раза в зависимости от марки угля, а ставка аренды полувагона – в 3,2 раза (Уголь..., 2024).

Например, доля логистики в цене FOB Восточный достигла рекордных за последние пять лет 83 %. Стоимость поставки, которая включает в себя себестоимость продукции, железнодорожную перевозку, перевалку, а также учитывает доходность экспортера, налог на прибыль, экспортную пошлину или надбавку к НДС, составляет 7,6 тыс. руб. за тонну, 4,5 тыс. руб. из них приходится на транспортировку по железной дороге из Кузбасса. Таким образом, поставка становится нерентабельной, по оценке NEFT Research, на уровне 2 тыс. руб. По оценкам, с 2021 по 2025 г., например, тариф на перевозку угля из Кузбасса в Находку вырос с 1043 до 2787 руб. за тонну.

Доля логистики в экспорте энергетического угля калорийностью 6 000 (марка Д) в цене FOB Балтика и FOB Тамань, по подсчетам NEFT Research, составляет 79 %, также рекордных за последние пять лет, и 80 % соответственно. Поставки на условиях этих базисов обходятся экспортерам в 6 тыс. руб. за тонну твердого топлива и 6,8 тыс., где в первом случае железнодорожная перевозка забирает на себя 3,3 тыс. руб., а во втором – 3,4 тыс. руб. (табл. 4).

Таблица 4

Доля транспортных затрат в структуре стоимости угля
при поставке через порты Востока и Юга, рублей за тонну

Table 4

Share of transportation costs in the structure of coal costs when delivered through
the ports of the East and South, RUB/ton

Показатель	2021	2022	2023	2024	2025*
Экспортная пошлина	–	–	364	323	–
Перевалка	1089	1216	1805	1855	1963
Аренда полувагонов	943	1908	2130	2910	3079
Ж.-д. тариф	906	1327	2051	2271	2787
Нетбэк (чистая прибыль)	5131	5534	2747	596	127
Доля логистических затрат в цене FOB	36	45	66	88	98

Примечание. Составлено по данным Аналитического центра ТЭК; * оценка.

ФАС 8 ноября 2024 г. сообщала, что разработала проекты приказов, предусматривающие индексацию с 1 декабря 2024 г. на 13,8 % тарифов на перевоз-

ку грузов по железной дороге, а также рост на 5 % для контейнерных перевозок и 10 % – на порожний пробег универсальных вагонов. При этом скидки на перевозку угля, о которых ранее просили несколько глав угольных регионов, не были одобрены.

При этом на регулярных отраслевых конференциях РЖД или угольных обсуждаются радикальные мнения о полном прекращении субсидирования угольных поставок, а также строительства инфраструктуры для экспорта угля. По оценкам компании Ntrans, объем перекрестного субсидирования угля составлял в 2022 г. свыше 234 млрд руб., происходит недополучение экономикой России до 130 млрд руб. из-за ограничения доступа высокомаржинальных грузов в объеме до 20 млн т к поставкам на Восточном полигоне.

В начале 2024 г. российские угольные компании были вынуждены приостановить отправку через крупнейший угольный порт на Черном море в Тамани из-за споров о тарифах на перевалку на терминале ОТЭКО. Это привело к недопоставке еще порядка 2,5 млн т российского угля на мировой рынок. Если в марте ставки за перевалку в Тамани составили \$38 за тонну (в 2,7 раза выше, чем в порту Новороссийск), то уже в ноябре они снизились до 18 \$ за тонну. В конце 2025 г. произошло снижение портовых сборов по всем бассейнам на 20–30 % для привлечения объемов поставок угля.

Минтранс толкает РЖД к субсидиям перевозок твердого топлива по железной дороге к западным портам. Он предлагает ввести целевую субсидию из бюджета или резервного фонда правительства на экспортные поставки угля в западном направлении «по аналогии с действующим механизмом на перевозку моторного топлива в направлении ДФО». Объем субсидий из госбюджета по некоторым оценкам может составить 15 млрд руб., что позволит вывезти дополнительно 10–15 млн т.

Предлагаемая РЖД в качестве альтернативы соглашениям с угледобывающими регионами схема «вези или плати» на железной дороге может сделать экспорт угля «запредельно рискованным» видом бизнеса для поставщиков, считают власти Кузбасса.

Решение о квотах на вывоз угля по Восточному полигону. Министр транспорта РФ Роман Старовойт сообщил, что вывоз угля из Кузбасса в объемах 2024 г. (54,1 млн т) даст возможность вывоза и других грузов. Минтранс доводы в пользу исключения большинства добывающих регионов из программы квотирования экспорта подкрепляет цифрами. По данным ведомства, не вывезенный вследствие приоритета экспорта угля объем других видов грузов в восточном направлении в 2024 г. составил от 10,4 до 14,5 млн т, в 2025 г. при сохранении приоритета угля на экспорт не доедут уже 14,3 млн т грузов. Наиболее пострадавшими категориями называют категорию «прочие грузы», в которую входят контейнеры.

Но при этом динамика погрузки грузов по видам демонстрирует, что происходило падение объемов и всех прочих видов грузов. И, как отмечают ряд аналитиков, сместить с дорог уголь – не такая проблема, как найти ему замену. Итогом совещания всех акторов в декабре стало то, что Кемеровская область в ближайшей перспективе останется единственным субъектом федерации с субсидируемым экспортом угля.

Как и в 2024 г., РЖД должно будет вывезти из Кемеровской области 54 млн т угля, тогда как квоты для Якутии (26,3 млн т), Бурятии (8,5 млн т), Хакасии (6,5 млн т), Иркутской области (3,3 млн т) и Тывы (0,65 млн т) будут полностью отменены.

Включение в санкционные списки. В SDN-лист были включены несколько российских угледобывающих компаний: «Кузбассразрезуголь», второй по величине производитель угля в стране; компания «Русский уголь», осуществляющая добычу в Амурской области, Хакасии и Красноярском крае; а также ГОК «Денисовский» и ГОК «Инаглинский» – структуры компании «Колмар», разрабатывающие Денисовское, Чульмаканское и Верхне-Талуминское месторождения Дальнего Востока. В итоге на сегодня в SDN-листе находятся компании, обеспечивающие свыше половины добычи российского угля. Это значит, что 2025 год стал для отрасли еще более сложным, чем 2024-й.

Основные выводы. Кризис в угольной отрасли нельзя решить простыми мерами с помощью железнодорожных скидок и налоговых льгот, нужны долгосрочные решения, а не бюрократический компромисс. В отрасли будет происходить структурный сдвиг. Да, 2024 г. оказался очень сложным – совпали все возможные «черные лебеди»: упали цены на уголь, ухудшилась работа железнодорожной сети, отгрузка угля в неюжных направлениях обрушилась, антиугольная риторика в СМИ усилилась.

Проблемы отрасли выходят за рамки отношений угольщиков с РЖД, скидок и квот. Многие отраслевые эксперты согласны, что отрасли нужны комплексные и довольно жесткие реформы, среди которых упоминаются такие кардинальные меры, как закрытие шахт, и более мягкие варианты типа смещения географии добычи на восток (Новак, Родионов, Паздникова и др.).

В декабре 2024 г. угольный вопрос обсуждался на закрытом совещании у Президента РФ Владимира Путина. По его итогам президент распорядился «в кратчайшие сроки разработать меры по поддержке угольной отрасли». В декабре 2025 г. на очередном совещании по проблемам отрасли вице-премьер РФ Александр Новак поручил профильным ведомствам проработать предложения по возможностям введения дополнительных логистических и финансовых мер для поддержки угольной отрасли.

Правительство в 2025 г. полностью отменило пошлины на экспорт энергетического и коксующегося угля, но при этом сохранило квоты на вывоз угля только из Кузбасса: как и в 2024 г., РЖД должна будет вывезти из Кемеровской области 54 млн т угля, тогда как квоты для Якутии (26,3 млн т), Бурятии (8,5 млн т), Хакасии (6,5 млн т), Иркутской области (3,3 млн т) и Тывы (0,65 млн т) будут полностью отменены.

Нужна ускоренная структурная трансформация угольной отрасли, в том числе за счет полного отказа от менее рентабельной подземной добычи и предоставления льгот для строительства частной ж.-д. инфраструктуры. Примером здесь является ж.-д. ветка «Эльга – Чумикан», которая снизит нагрузку с Восточного полигона РЖД и обеспечит вывоз коксующегося угля с Эльгинского месторождения Якутии.

Ведь ситуация в регионах, где налоги с угольной отрасли составляют основу бюджета и где угольщики – ключевые работодатели, становится критичной. Какими бы очевидными ни были искомые меры, многие отраслевые эксперты сходятся во мнении, что всё в очередной раз закончится введением квот и «выбиванием» скидок из РЖД. Регулирующие ведомства видят своей целью не реальное решение проблемы, а ее отсрочку.

Список литературы

- Зонова О. В., Шевелева О. Б., Слесаренко Е. В.** Экспортная угольная логистика: проблемы и перспективы // Уголь. 2023. № 11. С. 54–58. DOI: 10.18796/0041-5790-2023-11-54-58
- Маркова В. М., Речко Г. Н., Фридман Ю. А.** Пилотный импульсный проект «Уголь ПЛЮС» // Новый импульс Азиатской России: источники и средства развития : в 2 т. Т. 1 / под ред. В. А. Крюкова, Н. И. Суслова; Новосибирск : Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2023. Гл. 9. С. 345–381.
- Новак А.** ТЭК России сегодня и завтра: итоги и задачи // Энергетическая политика, 2024. № 12. URL: <https://energypolicy.ru/tek-rossii-segodnya-i-zavtra-itogi-i-zadachi/business/2024/12/25/>
- Паздникова Н. П., Нерослов А. Д., Бобков А. В.** Анализ состояния и перспектив развития угольной промышленности в России // Уголь. 2025. № 6. С. 58–61. DOI: 10.18796/0041-5790-2025-6-58-61
- Плакиткина Л. С., Плакиткин Ю. А.** Прогнозы развития угольной промышленности России в посткризисный период / в кн. Исследование адаптации энергетики России к посткризисному развитию экономики. Сер. «Проблемы развития энергетики России и мира». М.: МЭИ, 2018. С. 171–184.
- Программа развития угольной промышленности России на период до 2035 года. Распоряжение правительства Российской Федерации от 13 июня 2020 г. № 1582-р. М. 226 с. URL: <http://static.government.ru/media/files/OoKX6PriWgDz4CNNAxwIYZEE6zm6I52S.pdf>
- Родионов К.** Кризис угольной отрасли: есть ли варианты выхода из него для российских компаний // Российская газета, 15.03.2025. URL: https://rg.ru/2025/03/15/ekspert-rodionov-ugolnuiu-otrasl-spaset-tolko-strukturnyj-sdvig.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F
- Суслов Н. И., Чурашев В. Н., Маркова В. М., Фридман Ю. А.** Угольные проекты Азиатской России как драйвер развития инфраструктуры // Экономика региона. 2022. Т. 18, № 4. С. 1153–1164. DOI: 10.17059/ekon.reg.2022-4-13
- Уголек или жизнь. Проблемы отрасли выходят за рамки отношений угольщиков с РЖД, скидок и квот // ВГУДОК, 18 декабря 2024, URL: <https://vgudok.com/lenta/ugolyok-ili-zhizn-problemy-otrasli-vyhodyat-za-ramki-otnosheniy-ugolshchikov-s-rzhd-skidok-i>
- Уголь закапывается в убытки // Коммерсант, 7 ноября 2024. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7283542>
- Фридман Ю. А., Речко Г. Н., Логинова Е. Ю.** «Угольная игла» Кузбасса в контексте устойчивости регионального развития // ЭКО. 2023. № 5. С. 106–128. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2023-5-106-128

Экспортные цены на российский уголь упали до минимумов за три года // РБК, 11 апреля 2024. URL: <https://www.rbc.ru/business/11/04/2024/66174beb9a794754172748ba>

Coal 2024 Analysis and forecast to 2027. IEA. 2024. URL: <https://iea.blob.core.windows.net/assets/a1ee7b75-d555-49b6-b580-17d64ccc8365/Coal2024.pdf>

References

Coal 2024 Analysis and Forecast to 2027. IEA. 2024. URL: <https://iea.blob.core.windows.net/assets/a1ee7b75-d555-49b6-b580-17d64ccc8365/Coal2024.pdf>

Zonova O. V., Sheveleva O. B., Slesarenko E. V. Coal Export Logistics: Problems and Prospects. *Coal*, 2023, no. 11, pp. 54–58. DOI: 10.18796/0041-5790-2023-11-54-58 (in Russ.)

Markova V. M., Rechko G. N., Fridman Yu. A. Pilot impulse project “Coal PLUS”. In: *New impulse of Asian Russia: sources and means of development: in 2 volumes*. Vol. 1. Edited by V. A. Kryukov, N. I. Suslov; Novosibirsk: Publishing house of the Institute of Economics, Industrial and Industrial Problems SB RAS, 2023, ch. 9, pp. 345–381. (in Russ.)

Novak A. Russia’s fuel and energy complex today and tomorrow: results and tasks. *Energy policy*, 2024, no. 12. URL: <https://energypolicy.ru/tek-rossii-segodnya-i-zavtra-itogi-i-zadachi/business/2024/12/25/>

Pazdnikova N. P., Neroslov A. D., Bobkov A. V. Analysis of the state and development prospects of the coal industry in Russia. *Coal*, 2025, no. 6, pp. 58–61. DOI: 10.18796/0041-5790-2025-6-58-61 (in Russ.)

Plakitkina L. S., Plakitkin Yu. A. Forecasts for the Development of the Coal Industry in Russia in the Post-Crisis Period. Chapter in “Research on the Adaptation of the Russian Energy Sector to the Post-Crisis Development of the Economy,” Series: “Problems of Energy Development in Russia and the World,” Moscow, 2018, MPEI Publishing House, pp. 171–184. (in Russ.)

Program for the Development of the Coal Industry in Russia through 2035. Order of the Government of the Russian Federation dated June 13, 2020, no. 1582-r. Moscow. 226 p. URL: <http://static.government.ru/media/files/OoKX6PriWgDz4CNNAxwIYZEE6zm6I52S.pdf> (in Russ.)

Rodionov K. Coal industry crisis: are there any options for Russian companies to overcome it? *Rossiyskaya Gazeta*, 03/15/2025. URL: https://rg.ru/2025/03/15/ekspert-rodionov-ugolnuiu-otrasl-spaset-tolko-strukturnyj-sdvig.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F (in Russ.)

Suslov N. I., Churashev V. N., Markova V. M., Fridman Yu. A. Coal projects in Asian Russia as a driver of infrastructure development. *Ekonomika regiona / Economy of regions*, 2022, vol. 18, no. 4, pp. 1153–1164. DOI: 10.17059/ekon.reg.2022-4-13 (in Russ.)

Coal or Life. The industry’s problems extend beyond the coal miners’ relations with Russian Railways, discounts, and quotas. *VGUDOK*, December 18, 2024, URL: <https://vgudok.com/lenta/ugolyok-ili-zhizn-problemy-otrasli-vyhodyat-za-ramki-otnosheniy-ugolshchikov-s-rzhd-skidok-i> (in Russ.)

Coal is burying itself in losses. *Kommersant*, November 7, 2024, URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7283542> (in Russ.)

Fridman Yu. A., Rechko G. N., Loginova E. Yu. “The Coal Needle” of Kuzbass in the Context of Sustainable Regional Development. *ECO*, 2023, no. 5, pp. 106–128. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2023-5-106-128 (in Russ.)

Export prices for Russian coal fell to three-year lows. *RBC*, April 11, 2024. URL: <https://www.rbc.ru/business/11/04/2024/66174beb9a794754172748ba> (in Russ.)

Информация об авторе

Маркова Виталия Михайловна, кандидат экономических наук, ученый секретарь, старший научный сотрудник Института экономики и организации промышленного производства СО РАН

Information about the Author

Vitaliya M. Markova, Candidate of Sciences (Economics), Science Secretary, Senior Researcher, Institute of Economics and Industrial Engineering SB RAS, Novosibirsk State University

*Статья поступила в редакцию 20.09.2025;
одобрена после рецензирования 20.11.2025; принята к публикации 20.11.2025*

*The article was submitted 20.09.2025;
approved after reviewing 20.11.2025; accepted for publication 20.11.2025*