

Восточный вектор в экспорте Сибирских углей Eastern way in the siberian coals export

© Е. А. Шерин

Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, Иркутск, Россия
egor-sherin@mail.ru

В работе проанализированы масштабы экспорта сибирских углей в восточном направлении Сибири. Указана роль угольного комплекса Сибири в общероссийском масштабе. Определены страны и регионы мира, импортирующие сибирские угли и кокс. Рассмотрены угольные бассейны, добываемые угли которых отправляются на экспорт в восточном направлении, определены объемы их экспорта. Проанализирована транспортная инфраструктура, по которой осуществляется вывоз углей в пределах России — железные дороги и грузовые порты. Исследованы проблемы и сдерживающие факторы сибирского экспорта углей и кокса, как-то: ограниченная пропускная способность российских железных дорог, высокая транспортная составляющая в конечной цене угля, загруженные грузовые порты осуществляющие перевалку углей. Рассмотрены возможности преодоления указанных проблем и сдерживающих факторов восточного экспорта сибирских углей.

Ключевые слова: угольная промышленность; транспортировка угля; экспорт; угольные бассейны; Сибирь.

Угольный комплекс Сибири имеет общегосударственное значение: здесь сосредоточена большая часть запасов каменных и бурых углей России, добывается более 80 % углей страны, при этом значительная их часть отправляется за рубеж. При низком внутрироссийском спросе на уголь, наметившемся в последние десятилетия, именно экспорт угля остается надежным источником существования угледобывающих предприятий и регионов. Растущие же в последние годы цены на твердое топливо дополнительно увеличивают спрос на него. По данным федеральной таможенной службы РФ, экспорт российского угля в 2016 г. составил 166,1 млн т, из которых около 158 млн т — экспортировано с месторождений Сибири. При этом подавляющую часть экспортных углей России традиционно составили кузнецкие — почти 77 % или 127,75 млн. т.

Таким образом, экспорт для угольной промышленности Сибири ныне имеет огромное значение. В последние годы одним из самых динамично растущих рынков в экспорте сибирских углей стал восточноазиатский. В 2015–2017 гг. в восточном направлении сибирские угли отправились в 14 (с Китайской Республикой) стран (в западном — 51): в Восточную и Юго-Восточную Азию и Океанию. Наиболее дальним с точки зрения расстояния импортером является Новая Каледония. Лидерами по закупкам сибирского угля в восточном направлении являются Республика Корея, Китай и Япония (каждая более 10 млн т в 2016 г.). Широким спросом пользуются как энергетические, так и коксующиеся угли, а также кокс.

В восточном направлении отгружается значительная часть зарубежных поставок главных экспортных углей России — кузнецких, а также углей более мелких бассейнов и месторождений Сибири: южно-якутские, минусинские, горловские, а также угли Бурятии. Кроме того, в незначительных объемах (менее 1,5 млн т за год) экспортируются угли Иркутской области и Забайкальского края. Кузнецкие

каменные энергетические и коксующиеся угли пользуются широчайшим спросом на внешних рынках, прежде всего благодаря своим высочайшим качественным характеристикам: малой зольности, малому содержанию серы, влаги и других включений, высокой теплоемкости. Европейский рынок традиционно играет главную роль в экспорте кузнецких углей и кокса, однако в последнее время доля поставок иным (в том числе восточноазиатским) потребителям стремительно растет. Данная тенденция характерна и для сибирских углей в целом. Зарубежным восточным относительно Сибири потребителям в последние годы отправляется почти 50 млн. т кузнецких углей и кокса.

Южно-якутские каменные коксующиеся угли почти целиком идут за пределы региона вследствие отсутствия в Якутии крупной металлургии, подавляющая их часть направляется за рубеж — в страны Восточной Азии — а именно 8 млн. т в 2016 г. Горловские антрациты в восточном направлении экспортируются в страны Восточной и Южной Азии, в 2017 г. туда направилось почти три четверти добытых углей, что составило 4,8 млн т. Кроме того, восточноазиатским потребителям в прошлом году отправилось почти 2 млн. т минусинских каменных углей. Углей Бурятии в 2016 г. за рубеж отправилось 9,8 млн. т, что нехарактерно для данного региона и скорее всего является единичным случаем. Иркутско-Черемховские каменные угли, как и угли Бурятии, традиционно не вывозятся за пределы региона, однако в 2016 г. на экспорт отправилось почти 1,5 млн. т. Угли Забайкальского края напротив активно добываются и экспортируются, однако в 2016 г. за рубеж было отгружено незначительное их количество.

Для перевозок углей таких больших объемов требуется развитая инфраструктура. По территории России сибирские угли перевозятся почти исключительно по железным дорогам. В восточных направлениях перевозка осуществляется по Транссибирской, Южносибирской, Байкало-Амурской, Амуро-Якутской магистралям, железнодорожному участку Тарская–Забайкальск. За рубеж отгрузка угля осуществляется сквозь Дальний Восток России через порты Ванино, Восточный, Посьет, Находка, а также через погранпереходы с Китаем и КНДР [3].

При этом возможности реализации экспортного потенциала угольного комплекса Сибири сдерживаются «узкими местами» и лимитирующими участками в пропускной способности российских железных дорог. Это относится практически ко всем железнодорожным веткам Азиатской России (за некоторым исключением), неразвитость которых ограничивает растущий внешний спрос на сибирские угли. Следующей проблемой с перевозчиком является высокая транспортная составляющая в конечной цене угля, рост которой опережает рост цен на перевозимую продукцию. Кроме железных дорог сдерживают развитие экспорта сибирских углей и грузовые порты, через которые осуществляется погрузка угля на морской транспорт, которые более не в состоянии обеспечивать переработку грузов в полном объеме, помимо чего имея более высокие сборы по сравнению с зарубежными портами. Так, портовые и другие сборы в российских портах Дальнего Востока в среднем на 35 % выше, чем в соседних портовых терминалах Японии, Китая, КНДР и Республики Корея [1].

Возможности преодоления проблем и сдерживающих факторов в развитии угольного комплекса Сибири заключаются прежде всего в решении транспортно-логистических проблем с железными дорогами, модернизации грузовых портов, а также реорганизации сложившихся структур рассматриваемого угольного комплекса. Решением проблем с железными дорогами должна стать их реконструкция с целью увеличения пропускной способности и строительство новых желез-

нодорожных веток, учитывая, что в текущем году общероссийский объем добычи углей должен перевалить за 400 млн т в год. Так, на восточных направлениях реконструкции требуют прежде всего восточная часть Южносибирской магистрали (участок Новокузнецк–Абакан–Тайшет) и восточная часть Транссибирской магистрали (участок Тайшет–Владивосток). Дополнительно разгрузить Транссиб должно увеличение пропускной способности БАМа, в настоящее время транспортирующий малые объемы углей. А с постройкой железной дороги Курагино–Кызыл появится возможность экспортировать коксующиеся угли Улуг-Хемского бассейна. Однако материальные затраты на приведение этих сценариев в жизнь в целом исчисляются триллионами рублей. Также необходимо стимулировать развитие отечественных портовых мощностей путем привлечения частных и государственных инвестиций с целью отказа от пользования иностранными грузовыми портами. Работа на этом направлении осуществляется уже сегодня за счет капитала угледобывающих компаний. Кроме того, как решить транспортные проблемы через уменьшение физического объема продукта, так и увеличить экономическую эффективность через повышение добавленной стоимости могло бы увеличение глубины переработки угольной продукции. Термохимическая переработка позволила бы начать перевозку на дальние расстояния бурые угли Канско-Ачинского бассейна. Также глубокая переработка угля на месте добычи может быть успешно внедрена в Кузбассе, возможности чего наглядно показаны в прошлых работах [2].

Литература

1. Манарагов В. Уголь — на вывоз // Деловой Кузбасс. — 2007. — № 9 (66). — С. 18–19.
2. Шерин Е. А. Модернизация промышленного комплекса с позиции концепции цикла производств (на примере использования кузнецких углей) // География и природные ресурсы. — 2017. — № 3. — С. 147–154.
3. Шерин Е. А. Направления поставок и зоны потребления кузнецких углей: экономико-географический анализ // Географический вестник. — 2017. — № 3. — С. 17–23.

Eastern way in the siberian coals export

Egor Sherin

V. B. Sochava Institute of Geography Siberian branch of RAS, Irkutsk, Russia
egor-sherin@mail.ru

The paper analyzes the scale of the Siberian coals export in the east direction of Siberia. The role of the coal complex of Siberia in the all-Russian scale is indicated. The importing countries and regions of the world of Siberian coals and coke are determined. Coal basins which the extracted coals are exported to the east are considered. The volumes of their exports are determined. The transport infrastructure of the exported coals within Russia has been analyzed — railways and cargo ports. The problems and constraints of Siberian coals and coke exports, such as the limited capacity of Russian railways, the high transport component at the final price of coal, loaded cargo ports carrying coal transshipment, are researched. The ways of overcoming these problems and the constraints of the Siberian coals eastern exports are considered.

Keywords: coal industry; coal transportation; export; coal basins; Siberia.