

Помогут долгосрочные контракты

14.11.2018



Андрей Лазарев, руководитель направления железнодорожного машиностроения Дирекции по маркетингу АО «Объединённая металлургическая компания» (ОМК)

- Потребители цельнокатаных железнодорожных колёс (ЦКК) жалуются на высокие цены и дефицит этого продукта. Стоит ли ждать снижения цены на колёса?

- По общедоступной информации, с 2014 года цены на заготовку и лом выросли на 67% и 68% соответственно. Выросли и тарифы, инфляция и фонд оплаты труда.

Несмотря на это, в 2015–2016 годах роста цены на колёса производства Выксунского металлургического завода (ВМЗ, входит в ОМК. – Ред.) не было. И лишь в последние полтора года вслед за опережающим ростом цен сырья мы начали менять цену на колёса, она выросла на 25%, оставаясь значительно ниже наших экспортных цен (у ОМК есть возможности продажи железнодорожных колёс иностранным потребителям, однако компания работает в первую очередь на внутренний российский рынок), а также цен, предлагаемых на российском рынке зарубежными производителями.

- Помимо высоких цен на ЦКК операторы отмечают их дефицит. Вы, как производитель, планируете какие-то шаги для нивелирования дефицита этой продукции, возможно, инвестиции в расширение

производства?

- По нашей информации, около 7 тыс. вагонов, то есть 0,65% от общего парка, находятся в ожидании ремонта из-за отсутствия запчастей, причём не только колёс. Ажиотажный спрос 2017-2018 годов – следствие массового ремонта подвижного состава с использованием б/у колёсных пар после списания в 2014-2016 годах 260 тыс. вагонов. Замены потребовали и колёса тех вагонов, которые были построены пять-шесть лет назад. Росло производство и новых.

При этом производители колёс не имели достаточной информации о потребности вагоноремонтных предприятий. Причина нехватки колёс, по нашему убеждению, в неправильном планировании операторами и собственниками технического обслуживания вагонов.

С 2012 года по настоящее время ОМК инвестировала в производство колёс на ВМЗ более 2,8 млрд руб., в том числе начав выпуск инновационных и высокоскоростных колёс. В текущем году ВМЗ закрыл мартен, колёсопрокатный цех перешёл на покупную непрерывнолитую заготовку. Всё это позволит в следующем году увеличить производство железнодорожных колёс на 50 тыс. штук – до 900 тыс. единиц в год. Сейчас ОМК готовит инвестпроекты на 2,3 млрд руб., чтобы в случае подтверждения спроса увеличить мощность до 970 тыс. колёс в год.

- Хотелось бы услышать позицию ОМК по цене ЦКК и насыщению рынка этой продукцией.

- По данным из открытых источников, цена на листовую прокат выросла на 92%, на литьё для вагонов доходит до 150%, на сами грузовые вагоны – на 47%. Производство колёс осуществляет цепочка крупных горно-металлургических и обрабатывающих предприятий с многотысячными коллективами. Между тем цена на колёсные пары, продукт менее капиталоемкий и не такой сложный в производстве, выросла на 60%. Мы не понимаем, почему только цена на колёса при росте в 25% кажется потребителям высокой. В стоимости вагона восемь его колёс составляют менее 10%.

По нашей оценке, фактическая потребность в колёсах на рынке ЕАЭС в 2018-2019 годах составляет 1,4 млн штук. Текущие мощности выше этой цифры. ВМЗ производит 850 тыс., НТМК (входит в ЕВРАЗ) – 480 тыс., «Проммашкомплект» (Казахстан) – ещё 75 тыс. штук. В 2019 году после увеличения НТМК станочного парка и выхода казахской компании на полную мощность мощности союза составят 1,55 млн штук колёс в год. При этом никуда не делся украинский демпинговый импорт, который ограничивается пока только мощностями их производителя.

При грамотном подходе к удовлетворению потребностей мощности по колёсам более чем достаточны. Необходимо лишь, чтобы операторы и владельцы вагонов планировали свои потребности в колёсах на четыре-пять лет. Помогут в этом подписание долгосрочных договоров собственников и операторов подвижного состава с вагоноремонтными предприятиями и создание запасов колёс в периоды снижения спроса.