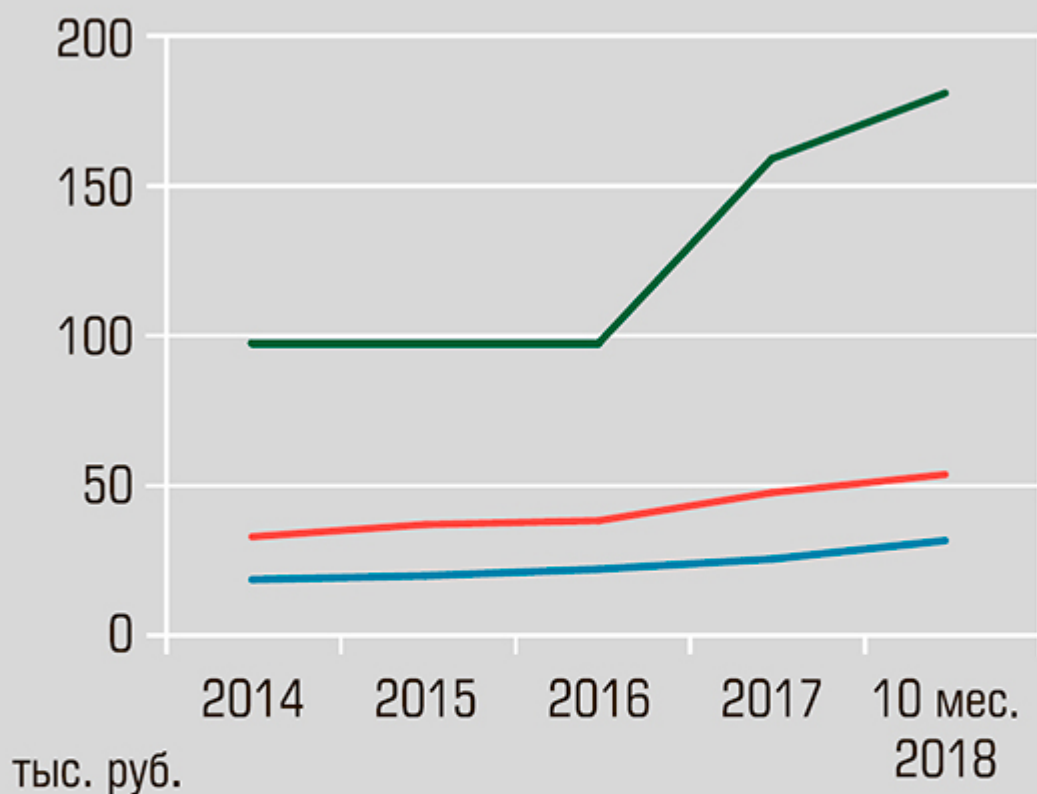


Рынок отбалансирует колесо

17.12.2018

Стоимость металла, колес, колесных пар



- Заготовка квадратная, за тонну
- Колесо (для РЖД), за 2 шт.
- Колесные пары для грузовых вагонов с буксовыми узлами (ВРК-1), за 1 шт.

Источники: данные компаний, расчеты «Эксперта»

В Павлодарской области (Республика Казахстан) на базе предприятия «Проммашкомплект» запущен комплекс по производству железнодорожных колес, расширяющий проектную мощность предприятия до 350 тыс. штук в год. Ранее Казахстан импортировал эту продукцию, теперь же намерен не только обеспечивать собственные

потребности, но и выйти на зарубежные рынки. По словам председателя правления компании «Проммашкомплект» Даулета Сыздыкова, две трети продукции она будет отправлять на внешние рынки, в том числе в Россию. В нашей стране в последнее время наблюдается дефицит железнодорожных цельнокатаных колес (ЦКК). Сегодня в России два крупных производителя этой продукции: Объединенная металлургическая компания (ОМК) и «Евраз». ОМК способна производить 850–900 тыс. колес, «Евраз» — 480–525. На отечественном рынке также присутствует продукция украинского «Интерпайпа». По оценкам участников рынка, несмотря на антидемпинговую пошлину в 34,22%, в России в нынешнем году будет куплено порядка 160 тыс. колес этого производителя. Суммарно это более полутора миллионов ЦКК в год (сюда можно уже добавить и колеса из Казахстана). И их сейчас не хватает. Представитель Новой вагоноремонтной компании Максим Кленов полагает, что появление нового игрока на рынке ЦКК будет способствовать нормализации ситуации, которую он считает самой тяжелой с момента появления операторского рынка: «Связано это с тем, что с рынка исчезли “бэушные” колеса, которые появились после массового списания вагонов. Их “разделка” очень сильно разбалансировала рынок. Сначала был резкий спад спроса на колеса, из-за того что резали вагоны, а теперь случился резкий отскок назад». Начиная с 2014 года в течение трех лет из железнодорожной сети ушло более 250 тыс. вагонов, и их парк, по данным Института проблем естественных монополий, сократился на 10,9%, до 1,09 млн. Колеса — это, по сути, расходный материал, который в процессе эксплуатации вагона сначала неоднократно ремонтируют (в том числе подтачивают гребень колеса), а затем уже меняют. Несмотря на то что колеса были сняты со старых вагонов, они вполне еще могли послужить (срок службы осей сопоставим со сроком службы самого вагона). В связи с большим наплывом бывших в употреблении колес отпала необходимость покупать в значительных объемах новые колеса у производителей. Это привело к провалу загрузки производственных мощностей: она снизилась менее чем до 40%. «При такой катастрофически малой загрузке мощностей для удовлетворения перспективной потребности ключевых отечественных потребителей мы продолжали инвестировать в поддержание и развитие колесопрокатного цеха (2,8 миллиарда рублей), сохранили персонал, ввели в строй линию высокоскоростных колес, разрабатывали новые виды продукции. При этом долгое время стоимость колес на российском рынке была недооценена и оставалась самой низкой в мире», — говорит Дмитрий Цхе, директор по продажам колесной продукции Выксунского металлургического завода (ВМЗ, входит в ОМК).

Однако использование старых колес с более коротким, чем у новых, сроком эксплуатации через два-три года привело к тому, что они стали массово выбывать и спрос на новые колеса начал расти лавинообразно. После трех лет стагнации подъем спроса, а также увеличение цен на сырье привели к росту цен на них. При этом рост цен на колесные пары (в данном случае это конечная продукция вагоноремонтных предприятий) происходил значительно быстрее. Директор ОМК по взаимодействию с госструктурами Андрей Шиханович объясняет эту ситуацию так: «В 2016 году колесная пара стоила 64 тысячи рублей. По нашим расчетам, эта цена складывалась из цены двух новых колес — 48 тысяч рублей, затрат на формирование колесной пары — десять тысяч рублей и маржи вагоноремонтной компании — шесть тысяч рублей. Когда возник ажиотажный спрос из-за того, что бывшие у употреблении колеса закончились, а потребность в ремонтах выросла, цена на колесные пары выросла до 150 тысяч рублей и более. Но при этом цена собственно колес в паре с учетом роста цены на них сегодня составляет 70 тысяч, затраты на формирование колесной пары остались те же — десять тысяч, а все остальное, 70 тысяч рублей, — это выросшая в разы маржа ремонтников». По словам Андрея Шихановича, спекулятивная составляющая в настоящее время определяет цену на колесные пары, цена на них постоянно растет, и это вызывает у игроков желание придерживать их в надежде на дополнительный рост цены. Рост цен на колеса в ОМК объясняют увеличившимся спросом, необходимостью компенсировать понесенные во время резкого снижения загрузки мощностей убытки, потребностью окупить уже сделанные и запланированные инвестиции, в том числе в расширение мощностей (ранее ОМК заявляла «Ведомостям», что при подтверждении спроса на колеса готова потратить 2,3 млрд рублей на наращивание потенциальных мощностей ВМЗ до 970 тыс. колес). В ОМК говорят: если при росте цен на колесо производители колесных пар захотят сохранять свою маржу, цена на их продукцию увеличится настолько, что потребители просто не захотят ее покупать. Если же рост стоимости колес начнет снижать маржу тех, кто делает колесные пары, смысла придерживать продукцию и создавать искусственный дефицит в надежде на дальнейший ее подъем уже не будет, наступит баланс спроса и предложения и ажиотаж спадет. Рынок отрегулирует все сам. Впрочем, и регулирующие органы не остаются в стороне: в октябре ФАС России возбудила антимонопольное дело против ВМЗ и Нижнетагильского меткомбината («Евраз»). Оно пока не закончено, и выводов о том, кто же все-таки виноват в росте цен, еще нет. Директор группы корпоративных рейтингов Аналитического кредитного рейтингового агентства Максим

Худалов напоминает, что рынок подвержен циклическим колебаниям и на два-три года высокого спроса приходится три-четыре года охлаждения: «Думаю, в течение полугода-года ситуация нормализуется, цена вернется на разумный уровень». Производители также прогнозируют падение загрузки к концу 2019 года. Ранее в Министерстве путей сообщения запас колес и колесных пар исчислялся миллионами штук. Возможно, имеет смысл вернуться к такой практике. Понятно, что это определенное отвлечение оборотных средств компаний, однако в долгосрочной перспективе запас позволит не допускать резких скачков цен, так что понесенные на создание запаса расходы могут стать доходами.