



МЕТАЛЛУРГИ ВСТАЮТ НА РЕЛЬСЫ

РОССИЙСКИЕ МЕТАЛЛУРГИ РАССЧИТЫВАЮТ ЗАРАБОТАТЬ НА МАСШТАБНЫХ ПЛАНАХ МОДЕРНИЗАЦИИ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. ПЕРВОЙ КОНКУРЕНЦИЮ НЫНЕШНЕМУ МОНОПОЛИСТУ ПО ПРОИЗВОДСТВУ РЕЛЬСОВ В РОССИИ, EVRAZ GROUP, РЕШИЛА СОСТАВИТЬ ГРУППА «МЕЧЕЛ». ОБ ИНТЕРЕСЕ К ПОСТАВКАМ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ГОВОРЯТ «СЕВЕРСТАЛЬ» И НОВОЛИПЕЦКИЙ МЕТКОМБИНАТ. В ОАО РЖД РАДЫ АЖИОТАЖУ, ГАРАНТИРУЯ ЗАКАЗЫ ВСЕМ ЖЕЛАЮЩИМ. ОТРАСЛЕВЫЕ АНАЛИТИКИ ПОЛАГАЮТ, ЧТО ЗАКАЗЫ БУДУТ ДЛЯ МЕТАЛЛУРГОВ ВЕСЬМА ВЫГОДНЫМИ.

ДМИТРИЙ СМЕРНОВ

ИГРА В ОДНУ КОЛЕЮ В настоящее время монопольное положение на российском рынке рельсов занимает Evraz Group. Три четверти внутренних поставок рельсов в 2007 году пришлось на прокат Новокузнецкого металлургического комбината, еще четверть — на прокат Нижнетагильского металлургического комбината (оба входят в Evraz). Основная доля отгрузок обоих предприятий — железнодорожные рельсы типа Р-65 длиной до 25 м, применяемые для строительства железных дорог грузонапряженностью 25–75 млн ткм в год. Монополизм Evraz Group позволяет компании диктовать цены в переговорах с ОАО РЖД по поставкам — в частности, в этом году запланировано повышение стоимости рельсов на 30%.

Нынешний контракт на поставки рельсов между ОАО РЖД и Evraz Group был заключен в 2004 году сроком до 2010 года и предполагает ежегодную закупку у металлургов 700 тыс. тонн рельсового проката, 550 тыс. тонн термоупрочненных рельсов и железнодорожных колес с возможностью ежегодного пересмотра объемов поставок. В 2008 году, по словам вице-президента ОАО РЖД Владимира Воробьева, при потребности компании в 1,07 млн тонн рельсов с предприятиями Evraz Group подписан контракт на поставку 850 тыс. тонн. Из резерва ОАО РЖД будет привлечено 116 тыс. тонн. Еще свыше 20 тыс. тонн должна будет поставить японская компания Nippon Steel Corp. Однако японские рельсы будут использованы только на высокоскоростных участках Москва—Санкт-Петербург и Санкт-Петербург—Хельсинки, поэтому дефицит рельсов для обычных участков дороги сохранится. К 2010 году, по ожиданиям РЖД, потребности в рельсах вырастут до 1,17 млн тонн. При этом возможности для увеличения производства рельсов на заводах Evraz Group уже практически исчерпаны.

Не радует железнодорожников и качество рельсов российского производства. Владимир Воробьев сравнивает с ними импортные рельсы, уложенные в 1995–1996 годах на участке Москва—Санкт-Петербург и на ряде участков Дальневосточной и Забайкальской железных дорог: «Они пропустили свыше 1 млрд тонн груза, а износ на этих рельсах достиг всего 6–8 мм. А рельсы нашего производства в этих же условиях максимально могут отслужить где-то 700–800 тыс. тонн. То есть на 30% сразу мы теряем в эксплуатации».

НИ КОЛИЧЕСТВА, НИ КАЧЕСТВА В 2007 году по инициативе ОАО РЖД было решено привлечь в качестве поставщиков рельсов известных производителей из Европы, Японии, Канады. Но пока откликнулись только японцы, да и то лишь с пробной партией. Дело в том, что в мировых масштабах возможные заказы ОАО РЖД не слишком велики, в то же время для их выполнения нужно пройти длинный путь сертификации продукции в России. Evraz Group намерена частично решить проблему повышения качества производимых рельсов путем заимствования

ДО СИХ ПОР В РОССИИ БЫЛ ТОЛЬКО ОДИН ПРОИЗВОДИТЕЛЬ РЕЛЬСОВ — EVRAZ GROUP. В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ НА ЭТОТ РЫНОК ПЛАНИРУЮТ ВЫЙТИ И ДРУГИЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ МЕТАЛЛУРГИ, ХОТЯ ИНТЕРЕС ИНОСТРАННЫХ ИГРОКОВ К НЕМУ ОГРАНИЧЕН.

технологии Nippon Steel. В прошлом году российская компания начала переговоры с японцами о возможности внедрения на российских комбинатах современных технологий Evraz Oregon Steel Mills, которая уже выпускает для американского рынка рельсы по технологии Nippon Steel. Однако достичь положительных сдвигов в переговорах пока не удалось.

В результате, в 2007 году ОАО РЖД предложило ряду металлургических комбинатов России начать производство рельсов. Однако монополия выставила жесткие условия: рельсы должны быть повышенной прямолинейности для совмещенного движения пассажирского и грузового транспорта и выдерживать перепады температуры от +50°C до -60°C. Откликнулись «Мечел», «Северсталь» и Новолипецкий меткомбинат (НЛМК). Последний, правда, лишь подтвердил намерение в рамках реализации инвестпрограммы компании «Макси-групп» построить сталепрокатный завод на границе Липецкой и Воронежской областей, но никаких предложений, касающихся сотрудничества с ОАО РЖД, не высказал. По словам официального представителя НЛМК Евгения Лашкевича, обновленная инвестиционная программа «Макси-групп» будет принята не раньше середины 2008 года, после чего можно будет вернуться к обсуждению профиля и мощности будущего производства.

«Северсталь» тоже пока не может похвастаться работами в России, поэтому внесла предложение поставлять рельсы, которые производит в итальянском городе Пьембино приобретенная холдингом Lucchini Group. Официальный представитель «Северстали» рассказал, что в апреле 2008 года с завода Lucchini будет поставлена на экспериментальное кольцо ВНИИЖТ в подмосковной Щербинке для проведения испытаний пробная партия из 40 рельсов для высокоскоростного движения. В случае успешного проведения испытаний продукция итальянского завода будет сертифицирована «Регистром сертификации на федеральном железнодорожном транспорте».

Сомнения ОАО РЖД, по словам Владимира Воробьева, связаны с тем, что Lucchini производит незакаленные, так называемые сырые рельсы, которые пригодны в основном на участках пригородного сообщения, где нагрузки на ось не превышают 20 тонн. Но даже если итальянские рельсы удастся сертифицировать и найти им применение на скоростных участках, их поставки в Россию будут зависеть от решения ряда транспортных проблем. Ведь сейчас в России нет условий для доставки стометровых рельсов (а именно такие заказало ОАО РЖД) из Италии морским пу-

тем. В настоящий момент изучается возможность выгрузки длинномерных рельсов в портах Санкт-Петербург и Новороссийск, но окончательно этот вопрос пока не решен.

СВОИМИ РЕЛЬСАМИ Наиболее радикально к решению проблемы подошла группа «Мечел», рискнувшая построить в России с нуля собственное производство длинномерных рельсов для высокоскоростных участков железных дорог. Одной из причин принятия такого решения послужила победа компании на аукционе за пакеты якутских угольных компаний «Эльгауголь» и «Якутуголь». Только потребности в железнодорожных путях к Эльгинскому месторождению угля протяженностью 330 км были оценены в \$900 млн. Эти пути новый владелец решил строить на свои средства, но с помощью подрядчика. Первый уголь компания планировала начать возить уже в 2011 году. Возможно, именно этот проект побудил компанию пойти навстречу ОАО РЖД и организовать в России производство длинномерных рельсов для высокоскоростных участков.

В феврале 2008 года «Мечел» подписал соглашение с ОАО РЖД о долгосрочном взаимовыгодном партнерстве по обеспечению железных дорог России транспортным металлопрокатом, производимым на предприятиях группы. По условиям соглашения «Мечел» в период с 2008 года по 2010 год построит современный рельсобалочный стан на Челябинском металлургическом комбинате (ЧМК) производственной мощностью свыше 1 млн тонн продукции в год. Рельсы длиной до 100 м будут производиться на ЧМК по специальной технологии, купленной у австрийского производителя рельсов Voest Alpina специально под этот проект. По оценкам отраслевых аналитиков, затраты компании на строительство стана и приобретение технологии составят \$700–800 млн. Объем поставок рельсов различной модификации для нужд ОАО РЖД составит до 400 тыс. тонн в год. Поставки будут осуществляться в 2010–2030 годах в рамках разработанной ОАО РЖД «Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года».

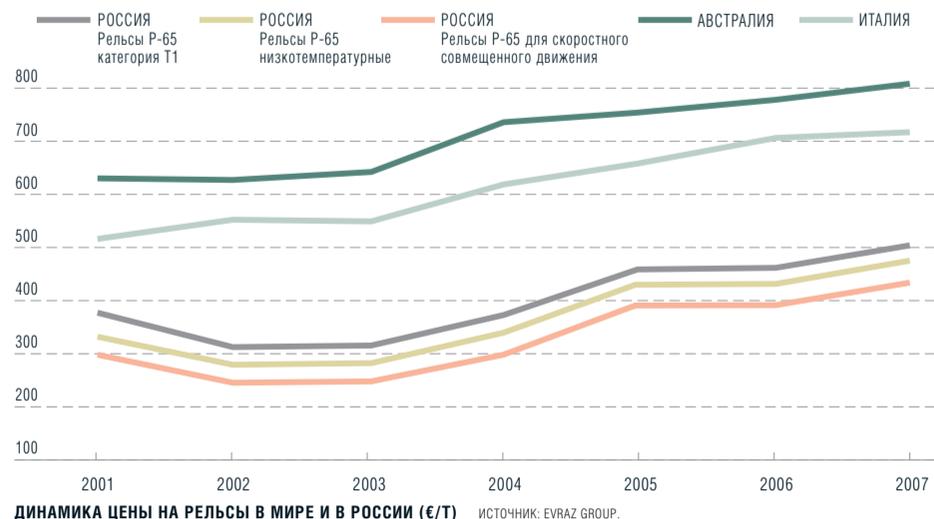
Однако не собирается сдавать своих позиций и нынешний монополист, Evraz Group. В конце февраля президент компании Александр Фролов пообещал осуществить в 2008–2011 годах масштабную реконструкцию рельсового производства стоимостью €500 млн. После завершения модернизации на Нижнетагильском металлургическом комбинате планируется производить в год 950 тыс. тонн рельсов длиной до 100 м, на Новокузнецком металлургическом комбинате — 750 тыс. тонн рельсов длиной до 25 м. Кроме то-

го, Evraz намерен уже в 2009 году увеличить выпуск железнодорожных колес на 50% — до 600 тыс. тонн в год.

МЕСТА ХВАТИТ ВСЕМ В ОАО РЖД ажиотажу вокруг производства рельсов рады. «Пока все говорят только об объемах модернизации и замены участков дорог, но не учитывают строительство новых линий, — поясняет Владимир Воробьев. — А ведь согласно нашей программе предусмотрено строительство 22 тыс. км новых линий, или четверти протяженности всех российских железных дорог. А это еще более 200 тыс. тонн рельсов». В этом случае, как утверждает господин Воробьев, всем желающим работы хватит. Поэтому ОАО РЖД уже ведет переговоры с Nippon Steel об увеличении поставок рельсов до 70 тыс. тонн ежегодно, а также о поставках рельсов Voest Alpina. При этом монополия готова дать металлургам заработать. «У нас в компании проповедуется принцип „цена-качество“, — объясняет Владимир Воробьев. — То есть, если качество рельсов, например, «Мечела» будет на уровне европейских, мы будем рассматривать возможность увеличения цены закупки до европейской».

Отраслевые аналитики полагают, что появление на рельсовом рынке «Мечела» и «Северстали» благоприятно отразится на качественных характеристиках выпускаемой продукции. К тому же, как отмечает аналитик Deutsche Bank Ольга Окунева, конкуренция еще не обострилась, потому что все объявленные на сегодняшний день планы и проекты нужно сначала реализовать. «При самом оптимистичном сценарии, а именно при отсутствии задержек с разработкой ТЭО, заказом, изготовлением и монтажом оборудования, первой рельсовой продукции «Мечела» можно ожидать не раньше 2011 года», — предупреждает аналитик. Правда, начальник отдела анализа рынка акций аналитического департамента ИБ «КИТ Финанс» Мария Кальварская сомневается, что в ближайшее время удастся решить проблему транспортировки стометровых рельсов морским путем, а это, в свою очередь, отпугнет иностранных производителей. По мнению аналитика, наиболее оправданным видом инвестиций станет покупка российскими производителями иностранных технологий, потому что с каждым годом для строительства скоростных магистралей ОАО РЖД будут требоваться все более технологичные рельсы.

Аналитик ИК «Финам» Денис Горев убежден, что перспективы российского рынка рельсов на краткосрочный и долгосрочный период «обозначены и позитивны». К тому же и после 2030 года потребность в рельсах не будет заметно снижаться ввиду необходимости ремонта железнодорожных линий. В том, что инвестиции металлургов окупятся, эксперты не сомневаются: с учетом прогнозируемых цен на рельсы на уровне \$1–1,2 тыс. за тонну возможный годовой доход, например, «Мечела» от контракта с ОАО РЖД составит порядка \$450–480 млн, что превышает 10% нынешней выручки металлургического холдинга. ■



СМЕЖНИКИ