

# ЦЕМЕНТНЫЕ ГОРИЗОНТЫ

В середине июня в центральной части России, в Поволжье, на Юге и в Северо-Западном регионе наметился дефицит цемента. Естественно, все потребители этого основного строительного материала обеспокоились ситуацией и прежде всего — перспективой многократного роста цен.

**А**налитики вновь задаются извечными вопросами: что же в реальности произошло на рынке? Чем это может закончиться? И как в будущем избежать подобных ситуаций?

Причиной неудовлетворенного спроса может быть как собственно рост спроса, так и снижение объемов поставок продукции. В России, с обычными колебаниями температуры от зимних 30 градусов мороза до летних 30 тепла, традиционно предпочитают строить летом. И несмотря на появление новых технологий, в апреле-мае традиционно начинается строительный бум. И, как следствие, ежегодно в это время растет спрос на основные стройматериалы, в том числе и цемент.

Большинство производителей цемента адаптировали свое производство к новым рыночным реалиям. В зимний период проводят плановые ремонты, реализуют проекты малой реконструкции и модернизации производства. Некоторые заводы в это время производят клинкер и хранят его до начала строительного сезона. В отличие от цемента, длительное хранение полуфабриката существенно не влияет на его свойства.

В сезон 2011 г. цементная отрасль вошла на волне оптимизма, которую породил 20-процентный рост потребления в I квартале к аналогичному периоду прошлого года. Это обстоятельство, несмотря на попытки «отдельных» производителей поднять цены, не привело к ажиотажу. Уровень спроса все равно не превысил показатели 2006 г.

Первое предупреждение экспертов прозвучало еще в апреле этого года — в департаменте перевозок строительных грузов Трубной транспортной компании предсказали дефицит парка железнодорожных хоппер-цементовозов в размере 30%.

В основе этого прогноза лежало не столько ожидание роста потребления, сколько факт выбытия из эксплуатации подвижного состава. Так, основной владелец транспорта для цемента — Первая грузовая компания (ПГК) — вывела из эксплуатации, по оценкам, от 4 до 6 тыс. хоппер-цементовозов. Якобы содержание этих вагонов обходилось дороже платы за их использование (может быть, имело смысл продать их на аукционе более эффективному собственнику?). Вместе с этим ПГК не опасалась потери финансовых потоков и утраты рыночных позиций. Доля компании на рынке снижалась в худшем случае до 50%. А на остальных владельцев транспорта приходилось не более 7 тыс. доступных для арен-

ды хопперов-цементовозов, которые не могли серьезно поколебать позиции ПГК. К тому же часть из них была задействована для других сыпучих грузов.

Для ликвидации формировавшегося десятилетиями дисбаланса потребуются годы и капитал. География перевозок цемента не позволяет найти достойную альтернативу железнодорожному транспорту. И в середине июня обострились ожидаемые проблемы с поставками потребителям.

**Почему сложившаяся ситуация дает нам возможность утверждать, что первопричина именно в нехватке железнодорожного транспорта?** А, скажем, не в недостатке мощностей производителей или сознательном снижении ими объемов производства.

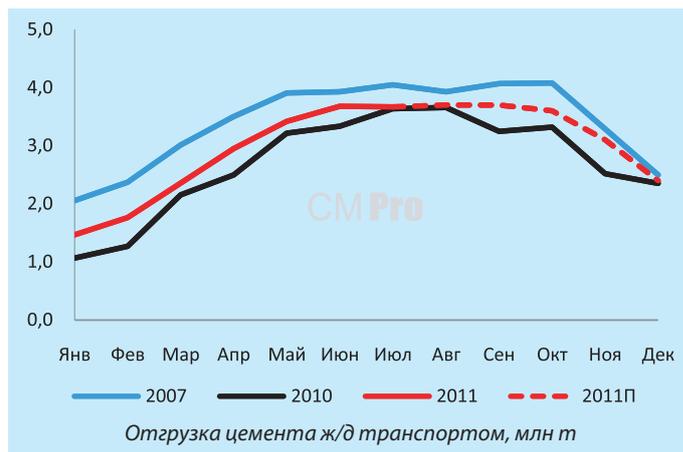
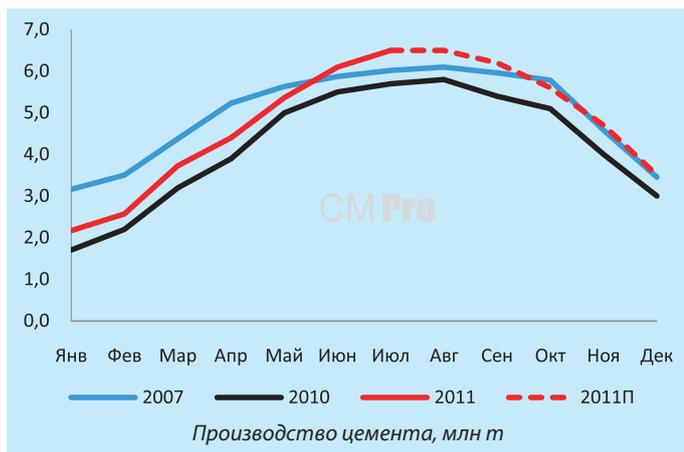
Производство цемента, его объем в течение этого года полностью повторял контур предыдущего, превышая его на 0,4–0,5 млн т в месяц. И только в июне на 0,2 млн т превысил показатели аналогичного периода 2007 г. При этом мы знаем, что с 2010 г. прирост мощностей составил 2,6 млн т цемента в год, а с 2007 г. почти 5 млн т.

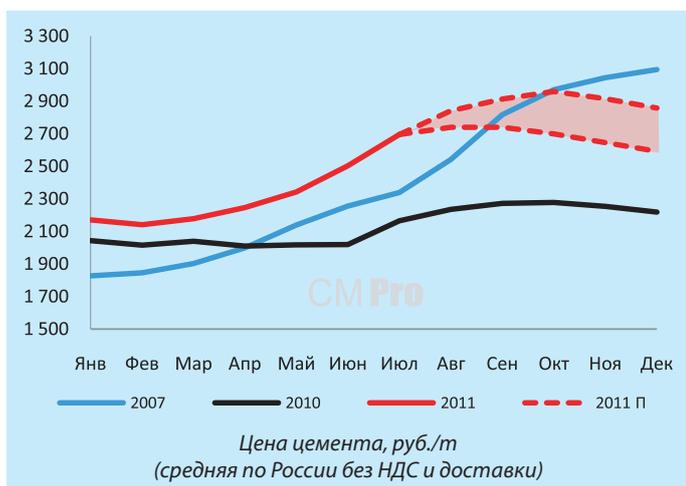
В 2007 г. вскоре после начала сезонного роста потребления цемента его отгрузка железнодорожным транспортом фактически стабилизировалась на уровне 3,9–4,1 млн т в месяц. Скорее всего, показатель в 4,1 млн т — максимальный объем, который мог быть перевезен в это время хоппер-цементовозами. В это же время объем производства цемента продолжал расти вплоть до сентября.

Максимальный объем месячной отгрузки цемента железнодорожным транспортом был в мае 2008 г. — 4,4 млн т. В этот месяц парк хопперов-цементовозов составлял чуть более 29 тыс. (далее в рассуждениях мы не будем учитывать использование зерновозов и других видов подвижного состава для перевозки цемента по причине отсутствия объективной информации для анализа). Допуская, что этот парк использовался полностью, получаем, что одним вагоном перевозилось 150 т в месяц.

В 2007 г. цемента больше всего перевезено в сентябре — 4,1 млн т. При этом парк хопперов-цементовозов составлял чуть больше 27 тыс. Пиковая перевозка на один вагон составила 152 т в месяц. В июне текущего года примерно 25 тыс. вагонов перевезено 3,7 млн т. Таким образом, на один вагон приходится примерно 148 т в месяц, что близко к показателям перевозки 2007–2008 гг. Таким образом, можно сделать вывод, что, даже если показатели оборачиваемости вагонов достигнут уровня 2007–2008 гг., вряд ли можно перевезти железнодорожным транспортом более 3,8 млн т. Мы же считаем, что максимальная месячная перевозка в 2011 г. будет чуть больше 3,7 млн т.

Как и в 2010 г., стоимость цемента у производителя начала расти в момент выхода железнодорожной отгрузки на пиковые мощности. В прошлом году этот момент наступил в июле, когда было





отгружено всего на 40 тыс. т меньше, чем в этом году, но парк был больше.

#### Что же ожидает нас в этом году?

Дефицит любого товара, в том числе и цемента, сначала приводит к росту его стоимости непосредственно у конечного потребителя. Но это только в начале. Дальше рост неудовлетворенного и тем более потенциально неудовлетворимого спроса приводит к необходимости повышать цену у производителя — не все из них готовы согласиться на сверхприбыли посредников.

В основе предлагаемого прогноза лежит анализ динамики цен без НДС и доставки 2010 и 2007 гг., когда на повышение стоимости цемента также повлиял и дефицит подвижного состава. Во всех случаях была рассмотрена динамика от точки обратной реакции цементных заводов.

В случае пессимистического развития ситуации, когда дефицит железнодорожного транспорта не будет компенсирован другими способами поставки произведенного и импортированного цемента, стоит ожидать повышения средней цены у производителя до 3 000 — 3 100 руб. за тонну без НДС. Если же железнодорожники, собственники и распорядители подвижного состава, а также производители используют нам неизвестные резервы для удовлетворения рынка, средняя цена не превысит 2 700 руб. за тонну. Причем мы склоняемся к меньшему росту стоимости. Так, расчетный прогноз на июнь по пессимистичному сценарию предполагал рост цены более чем на 8,5%, а по оптимистичному около 7%. Реальная цена составила 2 500 руб., а рост 6,8% к маю текущего года.

Анализ динамики отгрузки показывает, что с конца октября начинается значительное падение потребления цемента. В это же время отечественные цементные заводы также снижают производство и, в частности, начинают ремонт и профилактические работы. Однако новые и недавно модернизированные производства имеют возможность продолжать работу. Кроме этого, именно осенью планируется выход на рынок дополнительных объемов продукции еще нескольких новых цементных заводов.

Все они будут заинтересованы в продвижении своей продукции и попытаются насытить рынок, в том числе за счет коррекции цены.

В начале июля, когда первая волна паники улеглась и стало возможным подвести промежуточный итог, СМПРО опросила потребителей и производителей цемента о видении ситуации на рынке.

Основная масса ответивших покупателей приобретала в летние месяцы 2 — 4 тыс. т ежемесячно. По их ощущениям, цена на цемент выросла с начала года на 15 — 35%, при этом недопоставка цемента оценивалась в 10 — 50%. Примечательно, что потребители с большим объемом закупок называли меньшие цифры роста стоимости и недопоставки. Также они заявляли о наличии у них решения проблемы с недопоставкой цемента и наличии незначительных проблем из-за повышения цены на цемент. Как прави-

ло, на продукцию таких потребителей цемента спрос не снижался. В качестве альтернативы железнодорожным поставкам они назвали вывоз собственным или арендованным автотранспортом нередко от новых поставщиков. В этом случае, конечно, шла речь о существенном удорожании цемента за счет роста транспортных расходов.

Одновременно с этим ряд потребителей цемента сообщили, что производители стали переадресовывать их в различные торговые дома и к дилерам, у которых цена была выше, чем в прайс-листах заводов. Как и во времена дефицита цемента 2007 — 2008 гг., точка фиксации спекулятивной прибыли переместилась от заводов к посредникам. Причем эти посредники зачастую аффилированы не с собственниками, а с менеджментом или сбытовыми подразделениями заводов.

В ходе же опроса производителей цемента выяснилось, что и для них недопоставка хоппер-цементовозов — главный фактор задержек отгрузки. При этом недопоставки оцениваются в 7 — 10%. Для заводов, чья доля железнодорожной отгрузки меньше, ниже и этот показатель. Все ответившие отметили, что с июня-июля официально повышают отпускную цену в среднем на 10%, что по отношению к началу года составляет 15 — 18%. В качестве решения почти единогласно обозначен самовывоз продукции покупателем. Также производители отмечают, что их оборудование не работает на пределе возможностей, резервы наращивания производства остаются. Но из-за проблем с вывозом готовой продукции они не востребованы.

Из анализа статистики и результатов опроса можно сделать вывод, что неудовлетворенный спрос создал впечатление многократного роста потребления цемента и производной от него продукции, что не подтверждается иными источниками. Фактическое потребление цемента в первом полугодии 2011 г. по отношению к аналогичному периоду предыдущего года выросло на 15,5%.

#### Как решить проблему сейчас и в будущем избежать подобных ситуаций?

Одним из решений проблемы является увеличение импорта цемента с доставкой максимально близко к точкам потребления. Таких мест в России фактически три: азово-черноморские, балтийские и дальневосточные порты. К сожалению одна из проблемных точек — Центральный округ — исключена из сферы подобного решения. Доставка в этот регион из портов все равно будет связана с железнодорожными отгрузками.

Анализируя импорт предыдущих лет, можно уверенно констатировать, что именно этот путь используется в первую очередь. Так в 2007 и 2010 гг. сразу же после достижения максимальной железнодорожной перевозки цемента, фиксировался двукратный и более скачок импорта. В текущем же году мы вышли на максимальный уровень импорта предыдущего года уже в мае, что можно оценить как некоторую профилактику потребителями возможной недопоставки цемента. По динамике же импорт этого года скорее срав-

