

Опубликовано 21 декабря, 2018 - 15:39

К Уралвагонзаводу госкорпорация добавит долю в ОВК



В российском вагоностроении произошла одна из крупнейших сделок: «Ростех», уже владеющий Уралвагонзаводом (УВЗ), выкупит у группы ИСТ пакет в Объединенной вагонной компании (ОВК; 9,33%). По мнению аналитиков, «Ростех» может увеличить долю в ОВК, но не выше блокпакета, чтобы не создать для нее риска санкций. Однако участники рынка отмечают, что даже при небольшой доле ИСТ могла операционно контролировать ОВК, и воспринимают перспективу координации стратегий компаний как угрозу монополизации рынка — вместе они занимают около 60%.

«Ростех» выкупает долю группы ИСТ Александра Несиса (9,33%) в ОВК. В госкорпорации пояснили, что сделку на днях одобрило правление. Фактическим покупателем выступит структура входящего в «Ростех» УВЗ — «Омсквагонмаш», средства выделяют из бюджета госкорпорации в виде целевого займа. Подписание обязывающих документов планируется до конца недели, расчеты отнесены на январь 2019 года. Сумму сделки стороны не раскрывают.

Заместитель гендиректора «Ростеха» Дмитрий Леликов отмечает, что по стратегии развития госкорпорации доля гражданской продукции в общем объеме производства к 2025 году должна достигнуть 50%. «Высокотехнологичное вагоностроение является для нас одним из ключевых направлений производства,— пояснил топ-менеджер.— Усиление позиций "Ростеха" в этой сфере требует привлечения дополнительных компетенций со стороны других участников рынка. Этим обусловлено намерение корпорации войти в капитал ОВК».

В группе ИСТ также подтвердили сделку: «Это элемент стратегии группы: она создает бизнес с нуля, развивает его и потом монетизирует, продавая либо стратегическому инвестору, либо на международном рынке». Теперь ИСТ планирует сконцентрироваться на новом проекте по добыче и переработке редкоземельных металлов — освоении Томторского месторождения в Якутии, которое ведет ООО «Триарк Майнинг» (у ИСТ — 50% плюс одна акция, у «Ростеха» — 25% плюс одна акция).

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, «Ростех» в перспективе может увеличить долю в ОВК, но не выйдет за пределы блокпакета — в частности, потому что иначе возникнет риск попадания компании под санкции, а у нее много международных контрактов. Но даже блокпакет даст необходимый уровень менеджерского контроля.

До сделки 24,3% ОВК принадлежало ФК «Открытие», 19% — ООО «УК "Север ЭМ"», 7,9% — «Открытие Холдингу», 5,7% — «Сафмар финансовые инвестиции», 6,6% находилось у других стратегов, 0,03% — у менеджмента, 27% — в свободном обращении. В «Открытии» “Ъ” заверили, что не планируют продавать пакет. Источники, знакомые с ситуацией, говорят, что УК «Север ЭМ» также не собирается избавляться от акций (получить комментарий в УК не удалось). НПФ «Доверие» и НПФ «Сафмар» (входят в группу «Сафмар» семьи Гуцериных) находятся в корпоративном конфликте с ОВК, требуя выкупа принадлежащих им около 10% акций по 797,2 руб. за бумагу. Представители НПФ заявили, что продолжат «защиту интересов застрахованных лиц в порядке, предусмотренном законодательством».

По мнению представителя пенсионного дивизиона «Сафмара», именно корпоративный конфликт привел к резкому падению в этом году капитализации ОВК. На момент закрытия биржи бумаги ОВК торговались по 381,6 руб. за штуку, что дает стоимость продаваемого пакета — 4,13 млрд руб., но, допустим, по цене, требуемой «Сафмаром», она составит 8,6 млрд руб. Но источник “Ъ”, знакомый с условиями сделки, говорит о дисконте даже к рыночной цене.

Группа ИСТ, несмотря на постоянное снижение своей доли и ее скромный размер в итоге, фактически контролировала ОВК, говорит источник “Ъ” среди покупателей вагонов.

При этом компания 20 декабря объявила о смене гендиректора: возглавлявшего ее более шести лет Романа Савушкина сменил Тимофей Хряпов — председатель правления, первый вице-президент группы «Арети» Игоря Макарова. В «Арети» комментариев “Ъ” не дали. Господин Хряпов работал в Evraz, «Стройтрансгазе», а после продажи «УВЗ-Логистик» (переименована в «Модум-Транс») возглавил ее совет директоров. Кем предложена его кандидатура, в ОВК не поясняют, стороны сделки вопрос также не комментируют.

Возможность объединения ОВК и УВЗ «на стратегическом уровне» создает «серьезные риски монополизации» — особенно в сегменте инновационных вагонов, где два производителя не имеют существенных конкурентов, говорит один из источников “Ъ”. Другой собеседник “Ъ” уточняет, что, по недавнему исследованию ИПЕМ, цена инновационного полувагона от ноября 2017 года к ноябрю 2018 года выросла более чем на треть, до 3,9 млн руб. Связаться с представителем ФАС не удалось. На ОВК и УВЗ приходится до 60% выпуска вагонов в РФ, подтверждает Михаил Бурмистров. Но эксперт не видит рисков ущемления конкуренции, поскольку компании занимают разные ниши — ОВК выпускает парк с увеличенной грузоподъемностью, в том числе спецпарк, и поставляет полувагоны по крупному долгосрочному контракту ГТЛК, а УВЗ закрывает потребности рынка в типовых полувагонах.

Автор

Наталья Скорлыгина, Ксения Дементьева, Илья Усов, Дмитрий Козлов

Автор фотографии

Александр Миридонов

Источник

https://www.kommersant.ru/doc/3836740?from=four_business

Source URL: <http://vspro.media/article/rostekh-parkuet-vagony>