

# **Экономические последствия ценовой политики металлургов для российской машиностроительной отрасли**



**Заседание Комиссии по экономическим вопросам  
Бюро Центрального совета  
ООО «СоюзМаш России»**

**18 мая 2010 года  
Москва**

# Сводный индекс цен российского рынка черных металлов: апрель 2009 – май 2010



- - Цены металлоторговли
- - - - Цены металлопроизводителей

Цены на металл на мировом рынке на 50% выше, чем на внутреннем

# Основные тенденции рынка металлопроката

## Основные поставщики листового проката

Общий объем выплавляемой стали в среднем за месяц, млн.тн	ОАО "ММК"	ОАО "Северсталь"	ОАО "НЛМК"	Суммарный объем, в среднем за месяц, млн. тн
2007 год	1,11	0,90	0,69	2,70
2008 год	1,00	0,84	0,67	2,51
2009 год	0,80	0,72	0,66	2,18

## Внутренний рынок

Объем стали, поставляемой на внутренний рынок в среднем за месяц, млн.тн	ОАО "ММК"	ОАО "Северсталь"	ОАО "НЛМК"	Суммарный объем, в среднем за месяц, млн. тн
2007 год	0,61	0,63	0,23	1,461
2008 год	0,59	0,58	0,22	1,388
2009 год	0,43	0,34	0,16	0,928

## Экспорт

Объем стали, поставляемой на экспорт в среднем за месяц, млн.тн	ОАО "ММК"	ОАО "Северсталь"	ОАО "НЛМК"	Суммарный объем, в среднем за месяц, млн. тн
2007 год	0,50	0,28	0,47	1,240
2008 год	0,41	0,27	0,45	1,126
2009 год	0,37	0,38	0,51	1,251

- Суммарный объем производства (основными поставщиками листового проката) снижается.
- Мировое производство стали в 2009 году сократилось на 8%, в России на 13%
- Объем поставок металлопроката на экспорт увеличивается ежегодно, тем самым сокращается предложение для внутреннего рынка.

- При отгрузках на внутренний рынок:
  - а) длинные соглашения с фиксацией цен
  - б) спотовая продажа (ОАО "НЛМК")

## Цены на коксующийся уголь 2009 - 2010

	2009	2010
Россия	Цена за тонну коксующегося угля составляла <b>60 \$</b> . Во втором полугодии произошло повышение до <b>\$100</b> за тонну, а контрактные цены на 4-й квартал 2009 года российские производители подняли до уровня <b>\$90-105</b> .	В начале апреля коксующийся уголь в России подорожал на <b>14-19%</b> . Средняя цена без НДС составила <b>140 долларов</b> за тонну. Это выше прогноза экспертов: они полагали, что в контрактах российских компаний на II квартал цены вырастут только на <b>10%</b> .
Мировой рынок	Цена коксующегося угля составляла <b>140-150 \$</b> за тонну.	Стоимость угля на спотовом рынке азиатского региона - <b>240-250 долларов</b> за тонну, и мировые контракты по поставкам угля в III квартале будут заключаться именно по таким ценам, если не выше, потому что производство стали в мире растет, а добыча угля отстает.

Рост цен на коксующийся уголь является одним из основным аргументов металлургических компаний при обосновании повышения цен на металлопрокат

## Изменение закупочных цен на металлопрокат 2010год по отношению к декабрю 2009г.

Группы						
	январь	февраль	март	апрель	май	июнь
	% роста к декабрю	% роста к декабрю	% роста к декабрю	% роста к декабрю	% роста к декабрю	Прогноз % роста к декабрю
Листовой прокат	1,40%	1,29%	1,60%	3,32%	3,14%	28,92%
Сортовой прокат	-0,01%	0,97%	1,49%	11,80%	22,34%	28,46%
Калиброванный прокат	0,00%	1,55%	-0,19%	1,87%	6,80%	10,00%
Трубы	1,32%	-0,84%	3,07%	11,14%	13,71%	42,14%

Доля металлопроката в структуре себестоимости готовой продукции машиностроительных компаний составляет **20-30%**. При заявленном повышении цен на металлопрокат, удорожание машиностроительной техники отечественного производства составит порядка 10%.

(по данным Группы ГАЗ)

## Влияние роста цен на металл на российский рынок LCV

Участники	2010 год	2010 год	2010 год	Потери 2010 год		Потери 2010 год	
	база	Цена +5%	Цена +10%	Цена +5%	%	Цена +10%	%
	тыс. шт.	тыс. шт.	тыс. шт.	тыс. шт.	%	тыс. шт.	%
ГАЗ	<b>52,5</b>	<b>49,9</b>	<b>44,7</b>	<b>-2,6</b>	<b>-5,0%</b>	<b>-7,8</b>	<b>-14,9%</b>
Прочие отеч. и СП	32,6	31,1	30,9	-1,5	-4,6%	-1,6	-5,0%
Импорт новый	10,7	10,7	11,2	0,0	0,2%	0,5	4,5%
Импорт б/у	8,8	8,8	9,2	0,0	0,2%	0,4	4,5%
<b>Рынок LCV</b>	<b>104,6</b>	<b>100,5</b>	<b>96,0</b>	<b>-4,1</b>	<b>-3,9%</b>	<b>-8,6</b>	<b>-8,2%</b>

Повышение цен на металл, и соответствующее увеличение цен на 5-10% на автомобили отечественного производства в 2010 году **окажет негативное влияние на объем рынка в целом, сократит долю на рынке отечественных производителей, сведет к нулю эффективность правительственных мер поддержки машиностроительной отрасли.**

# Влияние роста цен на металл на сектор ж/д машиностроения РФ

## динамика цен на металлопрокат и комплектующие

	май10/апр10 (%)	май10/дек09 (%)	среднемес. рост в 2010 г.
Листовой металлопрокат	109,6	128,5	105,7
Профильный металлопрокат	100,8	118,9	103,8
Колеса цельнокатанные и другая металлопродукция	107,5	114,2	102,8
Тормозное оборудование и поглощающие аппараты	100,0	113,8	102,8
Среднее вагонное литье	108,1	208,3	121,7
Крупное вагонное литье	121,3	216,7	123,3

## динамика цен на вагоны

	цена, май10 (тыс. руб.)	май10/дек09 (%)	дек10/дек09 (пр., %)
полувагон	1 550	129,2	145,8
нефтебензиновая цистерна	1 650	126,9	142,3

- Удорожание на металлопрокат и вагонное литье приводит к необходимости постоянного увеличения цен на вагоны, **в апреле 2010 г. цены достигли критического уровня**, когда при действующих процентных ставках и тарифах на перевозки окупаемость вложений превышает 10 лет.
- Цены на металлопрокат, литье и другие виды ресурсов увеличиваются непредсказуемо с 1 числа каждого месяца**, о чем вагоностроители получают информацию в лучшем случае за 5-10 дней. При этом вагоностроители вынуждены согласовывать объемы поставок заказчикам и фиксировать цены на вагоны на 3 месяца вперед, в связи с графиком производственной программы и сроков заказа и получения матресурсов и изготовления вагонов.
- рентабельность производства вагонов снижается на 7-8%, при этом изготовление отдельных видов прродукции становится экономически неоправданным.**

**Повышение стоимости металлопроката на 30%  
и соответствующее удорожание  
машиностроительной продукции  
будет иметь следующие последствия:**

1. Сокращение российского машиностроительного рынка в целом
2. Снижение доли отечественных производителей на внутреннем рынке
3. Снижение эффективности мер государственной поддержки машиностроительной отрасли
4. Приостановление инвестиционных программ, направленных на развитие российской машиностроительной отрасли.
5. Сокращение доли машиностроения в ВВП
6. Рост социальной напряженности в регионах присутствия машиностроительных предприятий