

Заключение соглашения о стратегическом партнерстве с индийской государственной компанией Steel Authority of India (SAIL) позволило корейской Posco оперативно решить вопрос со своим мегапроектом в штате Орисса.

Всего через неделю после создания альянса с SAIL корейцы заявили, что строительство металлургического комбината мощностью до 12 млн. тонн в год, судьба которого оставалась неопределенной на протяжении двух лет, точно начнется осенью 2008 года.

Окончательное решение принято и в отношении другого крупного проекта Posco во Вьетнаме. Корейцы и вьетнамская государственная судостроительная компания Vinashin совместно инвестируют 4,5 млрд. долларов в строительство предприятия в свободной экономической зоне Van Phong Bay в "южно-центральной" части страны. Новый комбинат будет интегрирован с уже строящимся во Вьетнаме заводом Posco по выпуску горяче- и холоднокатаной листовой стали. Планируемая мощность комплекса составит более 8 млн. тонн в год, но это – достаточно долгосрочные планы, так как вопрос о второй очереди будет рассматриваться только после 2012 года.

Параллельно Vinashin совместно с корейской компанией Songsan собирается начать в октябре этого года строительство небольшого завода, рассчитанного на выпуск около 100 тыс. тонн судостроительной стали в год. Предприятие планируется запустить в конце 2009-го. А Posco на прошлой неделе дала зеленый свет своему третьему проекту, правда, намного более скромному, чем индийский и вьетнамский. Речь идет о строительстве в Мексике предприятия стоимостью около 250 млн. долларов и мощностью 400 тыс. тонн в год. Листовую сталь, которую будет производить этот завод, предполагается направлять на автомобилестроительные предприятия в Мексике и на юге США.

Реализация всех этих проектов позволит Posco довести свою производительность до около 55 млн. тонн в год, однако не факт, что это обеспечит ей второе место в глобальном рейтинге. Индийская Tata Steel, отметившая на прошлой неделе свою 100-летнюю годовщину, презентовала планы увеличения своих мощностей до 61,1 млн. тонн в год к 2015 году. При этом интересно, что Tata Steel, в этом году завершившая поглощение англо-нидерландской Corus, рассчитывает в дальнейшем развиваться только за счет строительства новых предприятий. По данным руководства Tata Steel, компания уже подписала меморандумы о взаимопонимании по созданию ряда производств в Индии (совокупной мощностью 28 млн. тонн в год) и за границей (на 7,5 млн. тонн в год).

Интересную сделку провернула в США индийская компания JSW Steel, принадлежащая бизнесмену Саджану Джиндалу. Он приобрел за 900 млн. долларов у своего старшего брата Притхви Раджа Джиндала его активы в США, включающие предприятие по выпуску толстолистовой стали на 1,25 млн. тонн в год и трубопрокатный завод на 50 тыс. тонн в год. По мнению экспертов, такая консолидация "семейного бизнеса" (активы обоих Джиндалов контролируются диверсифицированным концерном OP Jindal)

облегчит задачу дальнейшего расширения производственных мощностей в металлургическом секторе.

А вот Arcelor Mittal может постигнуть неудача с приобретением в Китае. Власти этой страны, похоже, намерены отменить уже объявленную сделку о покупке транснациональной группой 38,4% акций Laiwu Steel, восьмой по величине металлургической компании в КНР, выплавившей в прошлом году 10,8 млн. тонн стали. Как неофициально заявляют представители китайского правительства, разрешение на эту сделку было дано еще до слияния Mittal Steel и Arcelor, а после него ситуация изменилась. Китайцы, очевидно, считают, что с Arcelor Mittal хватит и владения 36,7% акций в компании Hunan Valin Steel Tube and Wire. В прошлом году Valin Steel Group заняла в общекитайском металлургическом рейтинге десятое место.

### Давление снизу

На мировом рынке стали наиболее активно в последнее время растут цены на заготовки. Благодаря оживлению на этом рынке производителям повсеместно удалось повысить стоимость длинномерных полуфабрикатов на 10-25 долларов за тонну по сравнению с началом августа.

В Восточной Азии китайские заготовки Q 235 подорожали до 550 долларов за тонну C&F при поставках на Тайвань и до 555 долларов за тонну C & F в Юго-Восточной Азии, а материал сорта 20 MnSi предлагается тайванским клиентам по 560-565 долларов за тонну C & F. При этом из-за высоких затрат на доставку полуфабрикатов из других регионов (около 60 долларов за тонну при отгрузке из Бразилии или черноморских портов) у китайцев в Восточной Азии почти нет конкурентов.

Стоимость заготовок на Ближнем Востоке подскочила до 560-570 долларов за тонну C&F, а китайские компании вообще требуют (правда, безуспешно) до 600 долларов за тонну C&F. Однако значительная часть этого повышения съедается расходами на фрахт, поэтому стоимость российской и украинской заготовки достигает только 510-515 долларов за тонну C&F. В последнее время поставлять заготовки на Ближний Восток и в Северную Африку начали и американские компании, которым трудно найти сбыт на внутреннем рынке. Nucor и североамериканские заводы Arcelor Mittal предлагают длинномерные полуфабрикаты по 470-480 долларов за тонну FOB, кроме них к экспортным операциям приступила и аргентинская Acindar.

Во второй половине августа китайские компании начали приподнимать и цены на слябы. Их стоимость при поставке на Тайвань достигла 530-535 долларов за тонну FOB, а некоторые предложения поступают и из расчета 540 долларов за тонну FOB. И здесь с китайцами трудно кому-либо конкурировать: стоимость слябов из СНГ составляет в Восточной Азии, как минимум, 560-570 долларов за тонну C&F.

Несколько медленнее растут цены на готовый прокат. Китайские компании пытаются продавать арматуру в Корею по 570-580 долларов за тонну C&F, а горячекатаные рулоны – по 560 долларов за тонну C & F, но потребители пока не спешат заключать

сделки по таким условиям. По их мнению, оптимальная цена и в том, и в другом случае должна быть близкой к 550 долларам за тонну C&F.

Зато в Персидском заливе потребители начали активнее приобретать арматуру, что тут же привело к ее подорожанию до 615-625 долларов за тонну C&F. Однако выигрыш производителей довольно скромный: турецкие компании все еще не решили задачу по выведению цен на длинномерный прокат на уровень выше 585 долларов за тонну FOB, а при поставках арматуры и катанки из СНГ цены не всегда превосходят отметку 560 долларов за тонну FOB. К тому же в этом году мусульманский пост Рамадан начинается уже 13 сентября, так что спрос на Ближнем Востоке может вскоре прекратиться.

Европейские производители листовой стали жалуются на экспансию дешевого импорта. По их словам, горячекатаные рулоны из США, Китая и Индии поступают в ЕС по 440-460 евро за тонну CIF, а холоднокатаные – 490-500 евро за тонну CIF. Это на 40-50 евро за тонну меньше, чем цены ex-works европейских компаний. Впрочем, местные специалисты надеются, что ближе к началу четвертого квартала импортные цены возрастут на 10-20 евро за тонну. Вообще импорт становится серьезной проблемой для европейских металлургов. За первые семь месяцев поставки из-за рубежа возросли на 47,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а общий объем закупок в текущем году, наверняка преодолееет планку в 50 млн. тонн.

В США цены на стальную продукцию пока стабильны и, по мнению аналитиков, такое равновесие продлится еще несколько недель. Компания AK Steel, правда, анонсировала на октябрь повышение цен на 30 долларов за короткую тонну (907 кг) по всему ассортименту углеродистого плоского проката, но этот шаг может оказаться преждевременным.

### Транспортная проблема

Порой кажется, что тарифы на фрахт при транспортировке железной руды в Китай уже достигли потолка, но это впечатление неизменно оказывается обманчивым. Острота дефицита тоннажа только обостряется, а это тянет цены все выше. Только за первую половину августа они прибавили 6-8%. Дошло до того, что доставка железной руды из Бразилии в Китай обходится на 20% дороже, чем стоимость этой руды на условиях FOB (около 50 долларов за тонну).

Индийский 63,5%-ный концентрат во второй половине августа подскочил на китайском спотовом рынке до более 125 долларов за тонну CIF, а потребителям это сырье, уже находящееся в портах, обходится дороже 130 долларов за тонну (без учета железнодорожной доставки до завода). В последние недели китайцы сократили импорт, более интенсивно расходуя руду, уже складированную в портах, но совсем без закупок из-за рубежа они обойтись не могут. Впрочем, судя по окатышам, из-за сопротивления покупателей, остановивших свой подъем на отметке 135-140 долларов за тонну CIF, этот взлет цен на ЖРС теоретически можно остановить.

Международные аналитики, прогнозируя ситуацию на мировом рынке железной руды в

2008 году, склоняются к тому, что повышение цен по годовым контрактам будет гораздо больше 10% и скорее будет близким к 25%. Свой обеспокоенный комментарий на эту тему обнародовала и китайская металлургическая ассоциация CISA. По словам ее представителей, китайские производители стали будут добиваться на стартовых в ноябре этого года переговорах стабильности мировых цен. Если же руда в будущем году таки подорожает, аналогично поднимется в цене и китайская стальная продукция, экспортируемая на внешние рынки. Что же, логичный аргумент, который, впрочем, вряд ли будет считаться поставщиками железорудного сырья серьезным препятствием на пути к продолжению подъема.

На рынке металлолома, между тем, на прошлой неделе продолжился рост цен. В Турции лом 3А из СНГ вышел в интервал 335-340 долларов за тонну C&F, в Азии после длительного периода стабильности сдвинулся с места американский HMS №1. Некоторые контракты на прошлой неделе заключались по ценам до 355 долларов за тонну C&F против 350 долларов за тонну на протяжении почти всего лета. Подорожал и японский лом, стоимость которого также превышает порой 350 долларов за тонну C&F.

Виталий ШИМКОВИЧ