



15 | **Алюминиевой ассоциации исполнился год. Что изменилось в отрасли**

15 | **Победное шествие отечественных алюминиевых колес по миру**

16 | **Как захватить пятую часть европейского рынка велосипедов**

На глобальном рынке алюминия сейчас идут процессы, которые будут определять расклад сил и направления роста производства и потребления на годы вперед. И ценовые колебания — лишь вершина айсберга.

Алюминиевый привкус надежды

— рынки —

Ретроспективный анализ

С января по сентябрь текущего года производство первичного алюминия на планете, согласно информации International Aluminium Institute, выросло на 2,1%, до 20,1 млн тонн. Основной объем выпуска, как и прежде, пришелся на Китай и Северную Америку (США и Канаду). При этом в КНР производство алюминия уменьшилось на 2,7%, до 23,223 млн тонн, в Северной Америке — на 14,8%, до 3,026 млн тонн. Впрочем, в Южной Америке выпуск увеличился на 1,5%, до 1,012 млн тонн, в странах Персидского залива — на 1,2%, до 3,862 млн тонн, в Западной Европе — на 1,0%, до 2,824 млн тонн.

Ретроспективный анализ котировок алюминия на LME за последние три года демонстрирует сперва подъем с \$1,770 тыс. за 1 тонну в январе 2014 года до \$2,022 тыс. в сентябре, потом слабое проседание в октябре и вновь рост до \$2,044 тыс. в ноябре того же года с последующим снижением до \$1,482 тыс. в январе 2016 года и медленное колеблющееся повышение до \$1,731 тыс. в середине ноября.

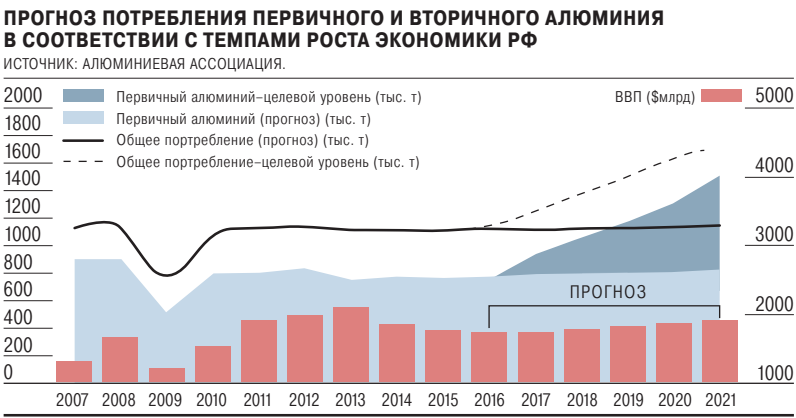
Китайский склад

Беспокойство доставляет противоречивый Китай: с одной стороны, его власти давно обещают обуздать производство первичного алюминия в стране. С другой стороны, китайские компании имеют амбициозные планы по увеличению выпуска этого металла. Например, Tianshan Aluminum планирует расширить мощности на 1 млн тонн, East Hope Group — на 680 тыс. тонн, а East Hope Group хочет построить завод на 500 тыс. тонн первичного алюминия в год. При этом чистый прирост мощностей с августа 2015 года по август 2016 года составил всего 0,9 млн тонн.

Китай, скорее всего, продолжит экспорт алюминиевой продукции на зарубежные рынки, благо Национальный банк КНР проводит курс на девальвацию юаня, доведя его до минимальной отметки, зафиксированной в 2008 году.

В свою очередь, незначительный рост в Китае выпуска алюминия скажется на динамике цен, толкая их вверх. В итоге, будучи в январе 2016 года ниже \$1,5 тыс. за 1 тонну, они в первой половине ноября приблизились к отметке \$1,8 тыс., но так и не сумели ее пробить.

В США, которые являются одним из крупнейших рынков для ки-



тайской продукции, Aluminium Association попросила Комиссию по международной торговле провести как можно более глубокое расследование деятельности китайских производителей. По словам представителей ассоциации, есть убедительные доказательства поступления китайского алюминия на рынок США через третьи страны, экспорт из которых не облагается ввозными пошлинами. Например, недавно недалеко от города Сан-Хосе-Итурбиде (Мексика) был обнаружен склад, где находится порядка 1 млн тонн первичного алюминия, или примерно 6% от уровня его годового производства на планете. Стоимостью хранившегося на нем металла превышает \$2 млрд. Создание склада связывают с китайским миллардером Лю Чжонтянем, владельцем China Zhongwang Holdings. Кстати, сама China Zhongwang Holdings приобрела Aleris, производителя плоского алюминиевого проката, конкурирующего с таким грандом, как Novelis, подконтрольный Hindalco Industries (Индия).

Индийский глинозем

Индия тоже стремится нарастить производство алюминия. Министерство горнодобывающей промышленности Индии попросило топ-менеджмент Nalco подготовить план ее перспективного развития для увеличения выпуска алюминия с нынешних 460 тыс. тонн до 2 млн тонн на основе переработки в полном объеме собственного глинозема вместо его вывоза за границу. Несколько лет назад у компании был такой план, не претворившийся в жизнь из-за высокой стоимости электроэнергии. Вместо этого Nalco начала сотрудничество с Ираном, поставляя туда глинозем. Зато индийский рынок заполнил дешевый китайский алюминий. Несмотря на то что мощности по выпуску первичного алюминия в Индии достигают 4 млн тонн, из них выпуск примерно 1,5 млн тонн про-

стает на фоне роста импорта металла в страну. Сей факт заставил руководителей Nalco, Hindalco, Balco, Vedanta Resources обратиться к государственным органам с жалобами и просьбами о помощи. Правительство Индии не осталось равнодушным к их мольбам и подняло пошлины на ввоз первичного алюминия с 5% до 7,5%, тогда как на импорт алюминиевые полуфабрикатов — с 7,5% до 10%. Вдобавок Министерство горнодобывающей промышленности Индии выдвинуло лозунг об установлении минимальных цен на ввозимые изделия под предлогом спасения алюминиевой индустрии и недопущения превращения страны в «свалку» для дешевых иностранных товаров.

Миграция капитала

В страдающих от напавшая китайского импорта США главной интригой 2016 года было разделение Alcoa на две самостоятельные компании. Первая из них, сохранив историческое наименование Alcoa, занимается добычей бокситов, их переработкой в глинозем и производством первичного алюминия. Вторая же, получившая название Arconic, выпускает плоский алюминиевый прокат и в ноябре объявила о заключении долгосрочного контракта стоимостью около \$1 млрд с Airbus, касающийся поставок алюминиевых листов и плит. Его действие начнется в январе 2017 года и сделает Arconic единственным поставщиком для ряда деталей самолетов, производимых Airbus.

Менее повезло Noranda Aluminium, признавшей себя еще в феврале банкротом. Для удовлетворения требований кредиторов Noranda Aluminium сначала продала четыре прокатных предприятия производителю теплообменников Granges (Швейцария) за \$300 млн, потом — алюминиевый завод трейдерской фирме ARG International за \$13,7 млн, а затем договорилась с New Day

Aluminum о покупке ею бокситового рудника и глиноземного комбината за ничтожные \$24,4 млн в форме обеспеченных нот.

Говорить о бесперспективности рынка США было бы неразумно, иначе Hansens Aluminum (ЮАР) не планировала бы открыть экструзионный завод в штате Кентукки. Объем капитальных вложений составляет \$18,4 млн. Его запуск ожидается уже в следующем году. Поставки алюминиевых профилей намечено направлять на автомобильные заводы, находящиеся на территории США и Мексики. Предприятие будет иметь выгодное географическое расположение, поскольку в настоящее время наблюдается миграция автопроизводителей с севера США на юг.

В сердце Европы

Нельзя сбрасывать со счетов и Старый Свет. Корпорация Norsk Hydro (Норвегия) вела строительство на заводе Grevenbroich (Германия) дополнительной линии по выпуску алюминиевого проката, необходимого для изготовления корпусов автомобилей. В результате реализации данного проекта стоимостью €130 млн мощности Grevenbroich по производству данной продукции вырастут с 50 тыс. тонн до 200 тыс. тонн. Первая партия проката на новой линии должна быть выпущена до конца текущего года.

Также Norsk Hydro запустила на заводе Neuss новую линию, способную рециклировать до 50 тыс. тонн использованных алюминиевых банок в год. Она обошлась, прямо скажем, недешево — в €45 млн, зато Neuss расположен в самом сердце европейского рынка, потребляющего ежегодно более 30 млрд банок, или 450 тыс. тонн алюминия. С 2002 года Norsk Hydro вложила свыше €1 млрд в модернизацию предприятий, расположенных в Германии, исходя из их специализации, выпускаемой продукции и структуры заказов.

Любопытным случаем сотрудничества можно считать проект REcycled Aluminium CAR. Он реализуется автоконцерном Jaguar Land Rover совместно с корпорацией Novelis, разработавшей сплав RC5754, содержащий до 75% вторичного алюминия (она пионер в создании ряда алюминиевых сплавов серий 5xxx бxxx и 7xxx для автомобильной индустрии, не считая семейства сплавов Advanz серии 7xxx). В проекте принимают участие 11 лмозготовительных предприятий в Великобритании, которые замкну-

с14

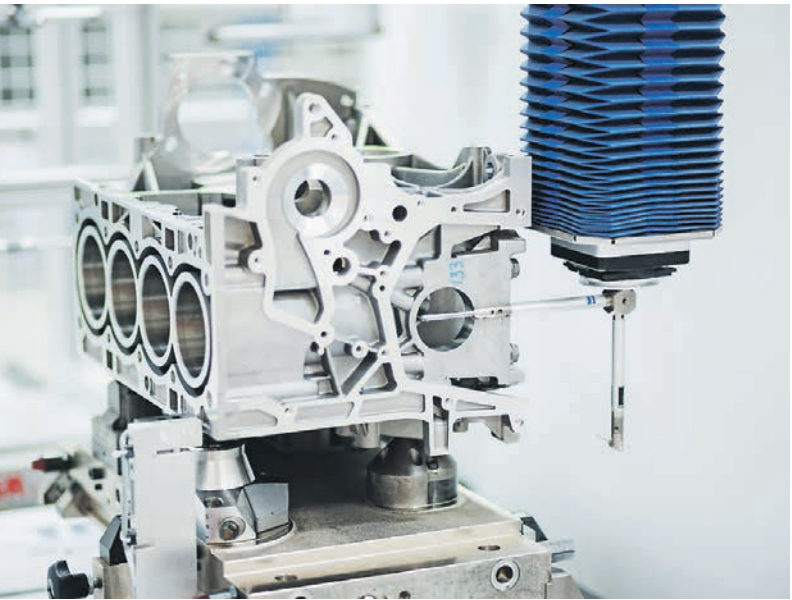
Легче стали

— тенденция —

Сегодня на транспортную сферу приходится наибольшая часть мирового потребления алюминия — около 27%. В ближайшие годы эта цифра будет только расти. Но если в авиации алюминий составляет 75–80% массы самолета, то в автотопре он лишь начинает всерьез теснить традиционную сталь. Российские металлурги надеются повысить уровень потребления алюминия в России за счет увеличения выпуска не только колесных дисков, но и кузовных деталей и комплектующих для двигателя.

Борьба с весом

В 2014 году мировые автопроизводители (без учета китайского автопрома) потребили почти 3 млн тонн алюминия. Согласно прогнозам, к 2020 году эта цифра может вырасти почти до 4,5 млн тонн. По подсчетам экспертов, каждый килограмм алюминия, использованный при изготовлении автомобиля, позволяет снизить его общую массу примерно на 1 кг. Поэтому сегодня конструкторские бюро работают над тем, чтобы перевести на алюминий как можно больше количество деталей машины: колесные диски, бамперы, блоки цилиндров двигателя, детали подвески, корпуса трансмиссий, детали кузова — капоты, двери, рамы. По некоторым прогнозам, среднее содержание алюминия в одном автомобиле может достигнуть через несколько лет 250 кг (с сегодняшних 150 кг).



Двигатель для автомобилей Ford, произведенный в России из российского же алюминия

Главным конструкторским материалом для автомобиля остается сталь: ее доля в общей массе машины близка к 50%. Нельзя сказать, что раньше автопроизводители не предпринимали попыток сместить акцент со стали на алюминий. Например, в середине 1990-х в поиске инновационных решений компания Audi выпустила одну из своих моделей с алюминиевыми деталями в кузове. Однако поставщикам стали долгое время удавалось успешно конкурировать с алюминиевыми компаниями за счет меньших цен на

на гидроэнергетике. Вдобавок наш отечественный алюминий в прямом смысле слова экологически чистый.

Очень важно, что «Русал» видит себя глобальным игроком и позиционируется как один из основных источников новых технологий выпуска алюминия и сплавов, особенно сложных по приготовлению и составу, например содержащих скандий. Подобные сплавы обеспечивая изготавливаемой из них продукции улучшенные эксплуатационные свойства. Данные факторы, в свою очередь, находят отражение в сбыте «Русала»: порядка 50% продаж приходится на рынок Европы, еще 15% — на Северную Америку, более 20% — на Юго-Восточную Азию.

Тем не менее «Русал», как национальный производитель, считает для себя приоритетным именно рынок России и стран СНГ.

Реальные продажи

Безусловно, сжатие спроса на отечественном рынке сильно ударило по российским производителям алюминиевых изделий, и в наибольшей степени — по производителям алюминиевых профилей и кабельной продукции. Но благодаря активной позиции «Русала», его огромной проектной работе с участниками рынка, с Министерством промышленности и торговли России и другими ведомствами удалось не только смягчить падение потребления, но даже увеличить поставки алюминия на внутренний и зарубежные рынки.

И сегодня «Русал» уверенно наращивает поставки. Мы прогнозируем, что по итогам нынешнего года наши продажи алюминия на рынок России и стран СНГ поднимутся на 5%, до 800 тыс. тонн, причем 50% придется на сплавы с исключительными характеристиками.

Так, в 2016 году мы освоили серийное производство алюминий-циркониевой катанки, используемой для изготовления высокотемпературных проводов линий электропередачи, которые будут широко востребованы в жарких регионах. Приступили к поставкам катанки из алюминиевых сплавов 8-й серии, применяемой для производства кабелей для внутренней проводки зданий (кстати, широко распространенных в применении, например, в Китае и США). Освоили производство новых твердых сплавов для производства автокомпонентов.

Все это дает нам основания для дальнейшего роста и развития наших компетенций в области глубокой переработки алюминия.

с14

Профиль роста

— индикаторы —

Чтобы сохранить, а главное, преумножить внутренний рынок, отечественные алюминиевые компании принимают меры для выпуска действительно современной и востребованной продукции из алюминия. Пока что доля импортной алюмосодержащей продукции удручающе велика — до трети российского рынка. По факту потребление алюминия является одним из показателей развития высокотехнологичных отраслей и состояния экономики в целом.

Долевой потенциал

За последние 20 лет мировое потребление алюминия увеличилось в 2,6 раза, а в России и странах СНГ — сократилось на треть. По итогам 2015 года мировой рынок первичного алюминия вырос на 5,8%, рынок же РФ и СНГ сократился на 8,5% и составляет чуть более 1% мирового потребления. При этом рынок России и СНГ не только остается стагнирующим, но и его удельный вес в мировом потреблении имеет тенденцию к сокращению до 0,8–0,9%. В то же время мировое потребление первичного алюминия, согласно отраслевым прогнозам, будет расти в среднем на 5–6% ежегодно до 2020 года. Наиболее быстрые темпы роста показывают развивающиеся страны: Китай, Индия и страны Ближнего Востока. Из развитых стран наибольшую динамику роста потребления этого металла показывают США.



Алюминиевый вагон-хоппер, созданный «Арконик Россия» совместно с «РМ Рейл» и ОК «Русал», — это, конечно, прорыв для российских железных дорог, поскольку в Европе и США алюминий давно один из основных конструкционных материалов для производства железнодорожного транспорта

В РФ практически не растет и среднелетовое потребление первичного алюминия, составляющее сегодня 5,4 кг в год. Для сравнения: среднелетовой уровень потребления составлял 7,5 кг в год, а в таких развитых странах, как США и Япония, этот уровень достигал 16 кг, в странах, где автомобилестроение является значительной отраслью в структуре экономики (Германия, Южная Корея), потребление превышает 26 кг алюминия в год.

И российский рынок алюминия и алюминиевой продукции продолжает сжиматься: по итогам 2016 года ожидается падение на 3,5%, до уровня 1,4 млн тонн. Однако на фоне такого существенного падения спроса на алюминиевую продукцию на внутреннем рынке предполагается, что производство будет немного расти за счет экспортных поставок, прежде всего плоского проката и экструзии. По итогам года ожидается, что прирост составит 15%. По мнению экспертов компании «Русал», при сегодняшних темпах роста российской экономики потребление алюминия будет весьма скромным — рост не более 2–3% в год, что сопоставимо с показателями 2008–2012 годов и гораздо ниже среднелетового потребления.

с16

с15