

ÖTÖDÉVEL DRÁGÁBB AZ ALAPANYAG, TIZEDÉVEL OLCSÓBB A KÉSZTERMÉK

Dunaferr: egyre szűkül az olló

Bizonytalan még az acélpár bővülése: az ISD Dunaferr Zrt. termelése ugyan már megközelítette a válság előtti szintet, a nagyobb beruházásokat azonban egyelőre szünetelteti a vállalat – mondta a Napi Gazdaságnak Valerij Naumenko vezérigazgató.

– Hogyan jellemezhető a jelenlegi iparági környezet a nehéziparban?

– Az acélpárban a 2008-as dráma visszacsését nem követte hasonló intenzitású növekedés. Az ágazatot jelenleg lassú és bizonytalan, de bővülő tendenciák jellemzik: a rövid távú emelkedéseket hasonló visszaesések követik. Erre utalnak az összeurópai acélermelési adatok is: a kontinensen 2008 áprilisában még mintegy 20 millió tonna havi termelést realizáltak, ettől kezdve azonban nem emelkedett 16,5 millió tonna fölé. Idén áprilisban 15,8 millió tonna acélt állítottak elő Európában, ami az előző havi termeléstől három, a tavaly áprilisitól pedig két százalékkal maradt el.

– Az alapanyagok ára és hozzáférhetősége mennyiben változott meg az utóbbi években?

– A világ összes acélermelésének közel felét Kína adja, az ország ezért az alapanyagok – a vasérc és a kokszolható szén – legnagyobb importőre. A nyersanyagpiac teljesen globálissá vált, minden szektorbeli szereplő Kínára tekint. A piaci mechanizmusok kiegyenlített a keresletet és kínálatot, ezért hiányról nem beszélhetünk, az ár azonban kulcs tényezővé vált. Az a termelő, amelyik hajlandó az aktuális spot áron vásárolni, be tudja szerezni a szükséges termékeket – az azonban más kérdés, hogy ez az összeg hogyan viszonyul a piacon elismertethető önköltséghez, az eladási árhoz. Az alapanyag-vásárlási szerződések a korábbi éves ármegállapodásokkal szemben tavaly óta negyedéves árképzéssel működnek. Ez azt jelenti, hogy a megkötött hosszú távú szerződések árait is háromhavonta alakítják ki. Az idei második negyedévben az alapanyagokért fizetendő átlagos összegek 15-20 százalékkal emelkedtek 2011 első negyedévéhez képest. A végtermékek értékesítési árai ezzel párhuzamosan csökkentek. Ráadásul a vevőkkel havi ármegállapodást kell kötniük a termelőknek, függetlenül a negyedévre rögzített alapanyagdíjakkal. A késztermékek júniusi szállítási ára átlag 8 százalékkal alacsonyabb az áprilisinál.

– Mindez mit jelent a Dunaferr termelése és pénzügyi helyzete szempontjából?

– Az első félévet, és várhatóan az év egészét is nyereséggel zárja a vállalat. A konszolidált adatok szerint 2009-ben 27,4 milliárd forintos veszteséget realizált a társaság az üzemi eredményt tekintve, szemben a korábbi évek 20 és 43 milliárd forint közötti nyereségével.

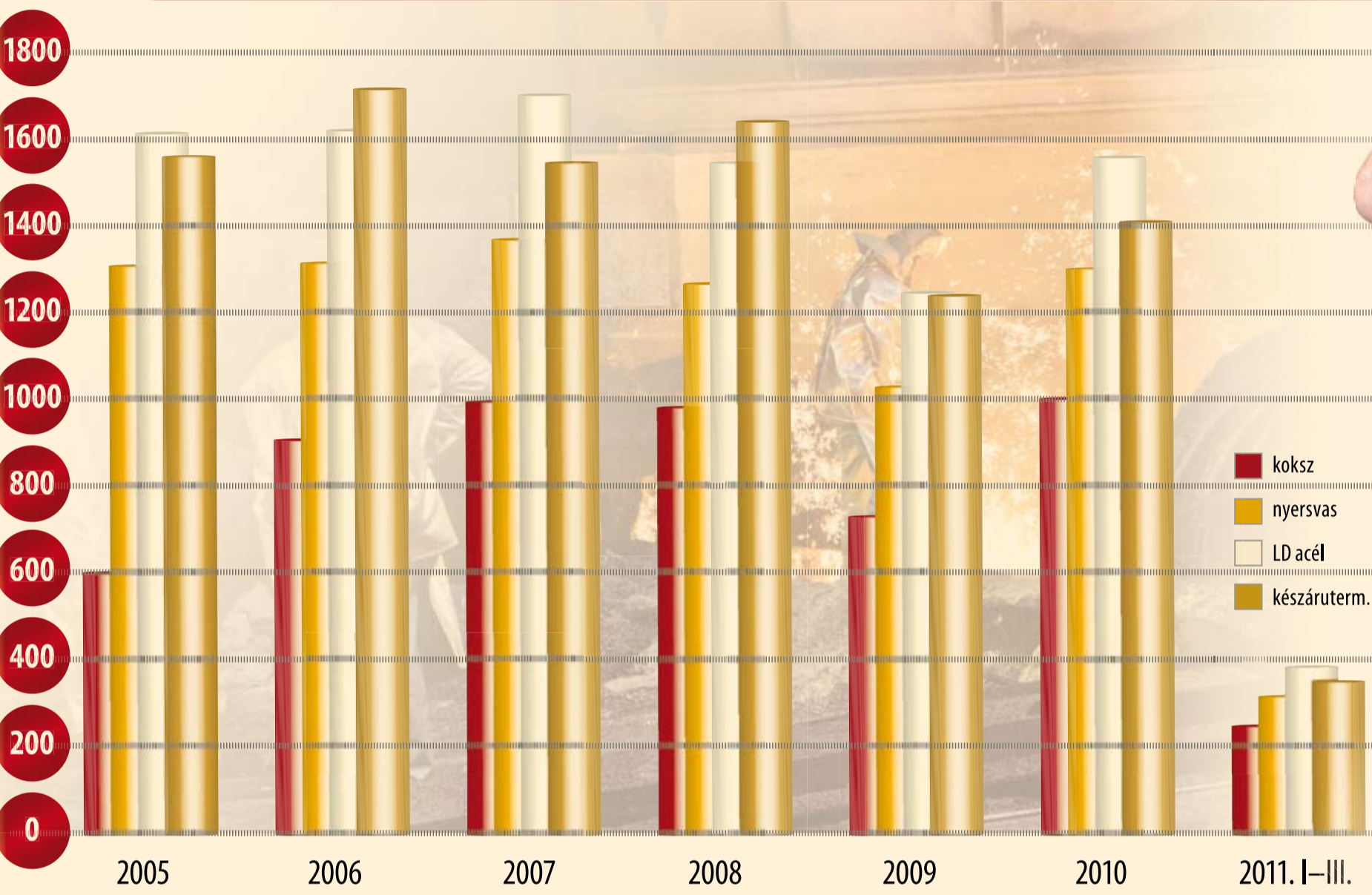
A tavalyi év is veszteséges volt, bár a 2009-esnél jóval kevésbé az üzemi eredmény 1,7 milliárdos mínuszot mutatott. Az idei eredménnyel kapcsolatban nem bocsátkoznék jósolatokba, ám a várakozások szerint az előjel mindenképpen megváltozik. Az értékesítésből származó árbevétel 2009-ben több mint 42 százalékkal, 192 milliárd forintra csökkent, tavaly azonban a válság előtti szint közelébe, 258 milliárdra tért vissza. A koksstermelés tavaly némileg meghaladta a 2007-es szintet, de az elmaradás a többi termékkörnél is csak 5–9 százalék között alakult. Az idei első negyedév termelési adatai időarányosan gyakorlatilag megegyeznek az egy évvel korábbival.

Várat magára a kapacitásbővítés

– Van olyan specifikus iparág, amelynek visszaesése különösen érzékenyen érintette a Dunaferrt? Földrajzilag mennyiben alakult át a piac?

► **A globális szintéren nagy kérdést jelentenek a szén-dioxid-csökkentési kvóták, hiszen komoly hatással lesz a piacra, ha az európai acélgyártóknak fizetniük kell ezért, a kínaiaknak azonban nem – mondta Valerij Naumenko. A Dunaferr az európai acélpár szerves részeként nem vonhatja ki magát a kontinens acélpárjának problémái alól. A nyersanyagellátással kapcsolatban nem számít komolyabb problémákra a vezérigazgató, az életben maradásához nincs feltétlenül szükség vertikálisan teljesen integrált termelési szerkezetre – azaz közvetlen nyersanyag-hozzáférésre. A nagyolvasztó több versenytársánál kedvezőbb helyzetben van, az európai acélpár jobbik feléhez tartozik – fogalmazott. A vállalat előnyei közé tartozik többek közt földrajzi elhelyezkedése, a Duna közelsége és a saját kikötő. Dunaiújszás viszonylag közel van az alapanyagbázishoz – a versenytársnak tekinthető linzi Voest Alpine és a Dunaferr is Ukrajnából, a poltavai üzemből szerzi be a pelletet. A közép-kelet-európai régió a nyugati térségnél nagyobb potenciált rejt Naumenko szerint, a magasabb beruházási igény miatt nagyobb lesz a piac felvevőképessége.**

– A társaság értékesítése szerzetágozói iparágakat érint, termékekkel nem koncentrálnak egy-egy ágazatra. Az építőipar helyzete kevésbé érinti a dunaiújvárosi termelést, hiszen ott elsősorban hosszútermékekre van szükség, míg a Dunaferr döntően úgynevezett lapostermékeket gyárt. Az értékesítés szempontjából a magyar, lengyel, szlovák, cseh, német, osztrák és olasz piac súlya összességében



75 százalék, az arányok azonban állandóan változnak. A magyarországi megrendelések mennyisége csökkenő tendenciát mutatott az elmúlt két és fél évben, elsősorban a gazdaság általános helyzetével összefüggésben. A Dunaferr szívesen látna több magyar vásárlót, számuk gyarapodására azonban egyelőre kevés jel mutat, ehhez főként a belső fogyasztás fellendülése lenne szükséges.

– Ilyen körülmények között milyen beruházásokra, fejlesztésekre nyíltak lehetőségek?

– A tulajdonos kezdeményezi a kapacitásnövelő beruházások folytatását, de e tekintetben a hitelt nyújtó bankok megkötik a menedzsment kezét. A jelenlegi helyzetben az ezekhez szükséges összeg sem áll rendelkezésre. A válság időszakában bizonyos projekteket azonban nem függesztett fel a Dunaferr, ide tartoznak többek közt a környezetvédelmi, illetve az energiahatékonyságot növelő beruházások. Most egy új, korszerű, hatékony kokszolói biológiai szennyvíztisztító-beruházás megvalósítása folyik, ez várhatóan idén lezárul. A kapacitásnövelés azonban továbbra is szünetel és 2011 végéig biztosan nem is indul újra. Az üzem kapacitása ez idő tájt évi 1,7-1,8 millió tonna, ez azonban a megrendelői struktúra függvényében változhat, a kapacitásnöveléssel 3 millió tonnára növelnék. Jelenleg úgy látzuk, hogy az idei utolsó negyedévben már napirendre kerülhet a projekt folytatása, a hozzá kapcsolódó építési munkák 30-40 százalékkal készek, a be-rendezésük bővítése pedig 80 százalékkal készen áll. Emellett a tervek között szerepel két időszakos karbantartási munka, amelyek várhatóan jövőre valósulnak meg. A nagyolvasztó nagyjavítása, illetve az úgynevezett konvertertest-csere 10-15 évenként aktuális, e két projekt egyenként 40 millió dolláros, azaz 7,2 milliárd forintos beruházást jelent.

– Márciusban adták át a Neo Industries által finanszírozott, több mint kétmillió eurós beruházást a Dunaferr területén. Folynak-e tárgyalások hasonló, partner által finanszírozott fejlesztésekről?

– Ilyen tárgyalások jelenleg nem folynak, a Dunaferr azonban készen áll hasonló együttműködések megvalósítására.

– Megépül-e a tervezett saját erőmű, illetve gondolkodnak-e a kikötő bővítésében?

– A Dunaferr korábbi tervei között valóban szerepelt egy saját gáztermelési erőmű megépítése, ezt a projektet azonban teljesen

befagyasztottuk, folytatása egyelőre nincs napirenden. Ám akár-hogy alakul is a helyzet, a Dunaferrnek előbb-utóbb felül kell vizsgálnia erőművi kapacitásait. A vállalat saját dunai kikötőjének kapacitása jelenleg megfelelő. Más kérdés, hogy időről időre felmerül: Dunaiújszásnak szüksége lenne egy újabb kikötőre – ez esetben nem lenne értelme a létezőtől néhány kilométerre egy új egységet építeni. A Dunaferr készen áll arra, hogy egy potenciális beruházóval tárgyaljon a kikötő kapacitásának bővítéséről, közös tulajdonrész fejében.

Baj lehet az utánpótlással

– Jelenthet problémát az épülő vagy működő nagy üzemek (Mercedes, Audi, Hankook) munkaerő-elszívó hatása? Tapasztalnak-e problémát az utánpótlásban?

– A Dunaferr dolgozóinak átlagéletkora 42 év, ami optimálisnak tekinthető egy vasműben. A létszám optimalizálása természetesen soha nem kerül le a napirendről. Figyelembe véve, hogy nincsenek a termelés visszafogására vonatkozó szándékok – inkább annak emelésére irányulók vannak –, a létszám csökkenése sem szerepel a tervek között. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a dolgozói struktúra és összetétel adott esetben ne változhatna. Az emberi erőforrás szempontjából nem az említett gyárak elszívó hatása jelent gondot, sokkal inkább a magyarországi felsőoktatási képzés, ami már-már országos problémaként jelentkezik. A Dunaferr a leendő és meglévő szakmunkás dolgozók képzését részben önenőből, helyben, illetve közvetlenül a munkahelyen is biztosítja. Súlyos kérdéseket vet fel azonban a szakirányú mérnöki utánpótlás, mivel bizonyos, a vállalattal szükséges szakembereket Magyarországon egyáltalán nem képeznek – ilyenek például a kokszolómérnökök –, de egyre nagyobb hiány mutatkozik más műszaki képzettségű szakemberekből is. A Dunaferrnél ez egyelőre nem jelent komoly problémát – éppen ezért a felső vezetésen kívül nem is jellemző külföldiek alkalmazása –, egyrészt Budapest közelisége, másrészt pedig Dunaiújszás saját földrajzi előnye miatt. Az ország más területein azonban már most akut gondok merülhetnek fel. A kérdés központi állami kezelést igényel, enélkül ugyanis a következő 5-10 évben kellemtlenül visszatérhet a probléma.

N

Tavaly

258

milliárd forint lett az árbevétele

– A társaság értékesítése szerzetágozói iparágakat érint, termékekkel nem koncentrálnak egy-egy ágazatra. Az építőipar helyzete kevésbé érinti a dunaiújvárosi termelést, hiszen ott elsősorban hosszútermékekre van szükség, míg a Dunaferr döntően úgynevezett lapostermékeket gyárt. Az értékesítés szempontjából a magyar, lengyel, szlovák, cseh, német, osztrák és olasz piac súlya összességében



2011. I–III.

Áprilisban visszavettek a gyártók

Idén áprilisban valamelyest lassult a világ acélermelése a márciusban elért rekordszint után, miután egyrészt kissé csökkent az általános kereslet, másrészt Japánban a természeti katasztrófák erre az ágazatra is csapást mértek. A globális nyersacélermelés a World Steel Association (WSA) adatai szerint 127 millió tonnára rúgott, ez 5 százalékkal több az egy évvel korábbinál, de 2 százalékkal elmarad az előző havitól.

Az év elején a készletek feltöltése beindította a keresletet és az árakat, és termelésük növelésére ösztönözte a gyártókat – állapította meg a WSA májusi jelentése –, de ahogy a készletkezési ciklus véget ért, az árak lefelé indultak, a gyártók elkezdték

visszafogni termelésüket. A világ legnagyobb acélermelője toronymagasán Kína, amely áprilisban több mint 59 millió tonnát állított elő (1 százalékkal kevesebbet a márciusinál), Japán ennek mintegy hetedével, 8,4 millió tonnával a második a világranglistán (ez 7 százalékkal maradt el a márciusi termeléstől). A japán acélpár kilátásait nemcsak az rongta, hogy magát a termelést is érintette a földrengés és a cunami, hanem az is, hogy az ország nagy acélfelhasználója, a csunamitól elterjedt károkat az autógyárak is károkat szenvedtek. Az európai unió 27 országa összesen 15,8 millió tonna acélt állított elő áprilisban, mintegy 3 százalékkal kevesebbet a márciusinál.

ACÉLTERMELÉS

(EZER TONNA)

| | 2011 | Változás | 2011 | Változás |
|-----------------------|---------|-----------|---------|-----------|
| | IV. | (év/év,%) | I.-IV. | (év/év,%) |
| Európai Unió összesen | 15 767 | 2,2 | 61 424 | 5,7 |
| Németország | 3 815 | -1,7 | 15 204 | 2,6 |
| Olaszország | 2 462 | 9,8 | 9 425 | 8,5 |
| Spanyolország | 1 504 | -5,8 | 5 870 | -0,2 |
| Franciaország | 1 446 | -0,4 | 5 283 | 1,8 |
| Magyarország | 143 | -3,8 | 550 | 4,2 |
| USA | 7 096 | 2,1 | 28 346 | 6,8 |
| Japán | 8 419 | -6,36 | 123 | 1,8 |
| Kína | 59 032 | 7,1 | 229 711 | 8,3 |
| Világ összesen* | 126 946 | 5,0 | 499 688 | 8,0 |

*A Világ tavalyi nyersacélermeléseinek több mint 98 százalékát adó 64 ország. Forrás: WSA

Az autópár is húzza a kassai US Steelt

A szlovákiai autópár fellendülését megfogalva a kassai US Steel acélmű a 2009-es 40 százalékos visszaesést követően tavaly 39 százalékkal tudta növelni a forgalmát. Abszolút számokban kifejezve az éppén tíz éve amerikai kézben levő, több mint 11 ezer főt foglalkoztató társaság a 2009-es 1,9 milliárd eurós forgalmát 2010-ben 2,26 milliárd euróra tornáztta fel. A Szlovákiában működő autógyárak

– A kassai acélmű egyre inkább a ke-

let-szlovákiai régiókba vonzotta az autókalkatréz-gyártókat. Legutóbb a Volvónak, a Fordnak, a Jaguar-

Citroënnak beszállító multinacionális Faurecia társaság jelentette be, hogy az év végéig 330-ról 1030-ra növeli a kelet-szlovákiai telephelyén dolgozó alkalmazottai számát. A fékrendszereket gyártó német FTE társaság Eperjes megyeszékhelyén (Presov) nyit üzemet, az ausztrál Howe alkatrészgyártó az év elejétől Kassán 350 főt vett fel. Mivel a cég az autópáron kívül az elektrotechnikai ágazat számára is szállít, ezért a szlovákiai Samsung fellendüléséből is profitálhat.

A kassai acélmű egyre inkább a kelet-szlovákiai régiókba vonzotta az autókalkatréz-gyártókat. Legutóbb a Volvónak, a Fordnak, a Jaguar-

PAPIRON IS UTAZNAK A TERMÉKEK?

Az import fedezte az acélfelhasználás növekedését

Magyarországon ágazati szinten az egyik legnagyobb acélfelhasználó hagyományosan az építőipar, ám az ágazat válságos helyzete meglátszik ilyen igényein is – mondta a Napi Gazdaságnak Zámbo József, a Magyar Vas- és Acélpári Egyesülés (MVAE) igazgatóhelyettese. A hazai gép- és járműgyártás termelése ugyan bővül, ám ezek – multinacionális tulajdonosaik révén – zömmel az anyacégtől szerzik be az acélpári termékeket. Mindebből következően a hazai acélgártók eladásainak jelentős részét az export adja.

A válság kitörése óta tavaly első alkalommal növekedett a hazai acélfelhasználás, 2009-hez képest átlagosan 15–18 százalékkal (mindez nem igaz az építőiparra, ahol a 2009-es mélypont után tovább csökkent a kereslet). Az emelkedés elsősorban a Nyugat-Európába, főként Németországba beszállító gép- és járműipari gyártók tevékenységéből adódott. Ezzel párhuzamosan tovább erősödött az import részaránya, amely tavaly 25 százalékkal bővült az előző évhez képest; nagyrészt ez fedezte az igények növekedését, a hazai

► **A piacon elterjedt vélemények szerint létezik a "papíron utaztatás" jelensége is, ennek lényege, hogy a kereskedők – adóügyi előnyök érdekében – a Magyarországon vásárolt árut papíron exportálva itthon már importként értékesítik. Erre utalhat, hogy olyan cégek is exportbevételről számolnak be, amelyek az adott termékek gyártóiként nem szerepelnek a nyilvántartásban.**

gyártók belső földi eladásai nem nőttek jelentősen. Nem tudni, hogy a hazai igényeket miért nem hazai forrásból elégítik ki a vásárlók – ebben valószínűleg szerepet játszik, hogy a külföldi tulajdonú cégek a megszokott beszerzési csatornáikat részesítik előnyben, de előfordulhat az is, hogy adott termékekhez külföldön kedvezőbb áron jut-

konstrukciókat találhatnak importforrásokból, előfordul, hogy a hazai gyártók fizetési feltételei szigorúbbak belső piacon, mint export esetén. A piac nyitottsága következtében a magyarországi kereskedőknél – néhány kivételtől eltekintve – általában nem specifikusak a beszerzési források, akár áruexportonként is eltérőek lehetnek.

Az európai acélfelhasználás átlagosan 40 százalékat az építőipar adja, a gépipar részaránya (az autópár nélkül) 15-20 százalékos, a számok ettől lényegesen Magyarországon sem térhetnek el – tette hozzá Andor. Az építőipar gyenge teljesítménye egész Európára jellemző, a hazai szektor zuhanórepülése azonban még a kontinens átlagánál is nagyobb mértékű és tovább is tart. Az ágazat fellendülése adott esetben csökkenthetné az import részarányát a hazai acélfelhasználásban (például a betonacél területén), ennek mértéke azonban nagyságrendileg sem határozható meg. Idén év elején a hazai acélfelhasználás 5 százaléklei feletti növe-

kedését lehetett prognosztizálni 2011-re a főtítkárral szemben, ami enyhén erősebb az 5 százalékos uniós szintű várakozásnál. A nagyobb bővülés abból ered, hogy Magyarországon az import alacsonyabb szintet jelentett (2009-ben az előző évhez képest mintegy mínusz 40 százalékos). A nagyobb autópári beruházások hazai acélpárra gyakorolt pozitív hatásával kapcsolatban kevésbé optimista a főtítkárral szembeni becslés (minőségi és mennyiségi okokból) ugyanis ebben az esetben korábban sem nyíltak igazán érzékelhető lehetőségek. Némi növekedésre a másodlagos és harmadlagos beszállítás adhat esélyt a hazai gyártóknak és kereskedőknek, mivel a nagy volumenű acélfelhasználásra ráadásul az autógyártók közvetlen gyári megállapodásokat kötnek.

– A nagyobb autópári beruházások hazai acélpárra gyakorolt pozitív hatásával kapcsolatban kevésbé optimista a főtítkárral szembeni becslés (minőségi és mennyiségi okokból) ugyanis ebben az esetben korábban sem nyíltak igazán érzékelhető lehetőségek. Némi növekedésre a másodlagos és harmadlagos beszállítás adhat esélyt a hazai gyártóknak és kereskedőknek, mivel a nagy volumenű acélfelhasználásra ráadásul az autógyártók közvetlen gyári megállapodásokat kötnek.

– A nagyobb autópári beruházások hazai acélpárra gyakorolt pozitív hatásával kapcsolatban kevésbé optimista a főtítkárral szembeni becslés (minőségi és mennyiségi okokból) ugyanis ebben az esetben korábban sem nyíltak igazán érzékelhető lehetőségek. Némi növekedésre a másodlagos és harmadlagos beszállítás adhat esélyt a hazai gyártóknak és kereskedőknek, mivel a nagy volumenű acélfelhasználásra ráadásul az autógyártók közvetlen gyári megállapodásokat kötnek.

LESLÁK TAMÁS

Európának árthatnak az új környezetvédelmi szabályok

Heves ellenállással reagált az európai acélgártók szövetsége (Eurofer) egyes európai uniós környezetvédelmi szabályok változására – tudósított a Reuters. A szén-dioxid-kibocsátási kvóták eddigi elosztása kedvezően érintette a cégeket, mert szennyvízesítésük nagyob kibocsátásra jogosító kvótákat kaptak, és a felesleg értékesítéséből csak tavaly összesen közel egymilliárd euró bevételre tettek szert. A 2013-tól induló új

► **Globalis szinten nem csökken a környezetszennyezés, viszont Európában munkahelyek vesznek el**

– már csak a leghatékonyabb termelők kapnak továbbra is ingyen kvótákat, a többi vállalatnak fizetnie kellene ezekért. Ez növelné az európai acélpár termelési költségeit, ami arra zoranít a cégeket, hogy kivigyek termelésüket Európán kívülrre, ahol nem kell az ittenihez hasonló kibocsátási korlátal számolniuk. Így végül is globális szinten nem csökkenne a környezetszennyezés, viszont Európában munkahelyek vesznének el, más szóval az ETS kontra produktív hatást érne el – véli az Eurofer.

Wolfgang Eder, a szervezet elnöke – a közel 40 ezer embert foglalkoztató osztrák Voestalpine acélpári cég elnöke – még kegyelmében fogalmaz: szerinte szánalmas az a feltételezés, hogy a feltörekvő zöld iparágak olyan sok munkahelyet teremtenek, hogy az bőven pótolja a más ágazatokban elvesztett pozíciókat. Eder azt ajánlja az EU-nak, hogy a visszaszorítás helyett védelmezze a helyi

SIDÓ ZOLTÁN, POZSONY

NAPI