



**МІНІСТЕРСТВО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТА
ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ**

ДП «Укрпромзовнішекспертиза»

РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ЗБІЛЬШЕННЯ СПОЖИВАННЯ МЕТАЛОПРОКАТУ НА ВНУТРІШНЬОМУ РИНКУ В КОНТЕКСТІ ОНОВЛЕННЯ МЕТАЛОФОНДУ УКРАЇНИ

**Директор ДП Укрпромзовнішекспертиза
Власюк В.С.**

Споживання прокату в Україні знижується протягом останніх років. Досягнутий рівень у 2013 році на 25% поступається докризовому

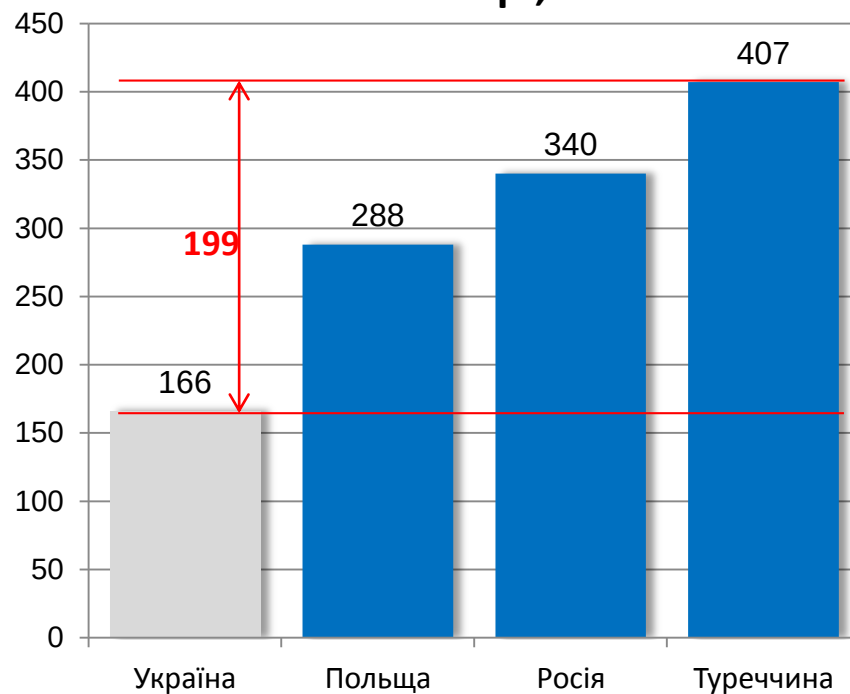
2

Видиме споживання прокату в Україні в 2007-2013рр., млн. тон



*Дані: УПЕ, Державна служба статистики України, WSA

Споживання сталі на душу населення в 2012р., кг

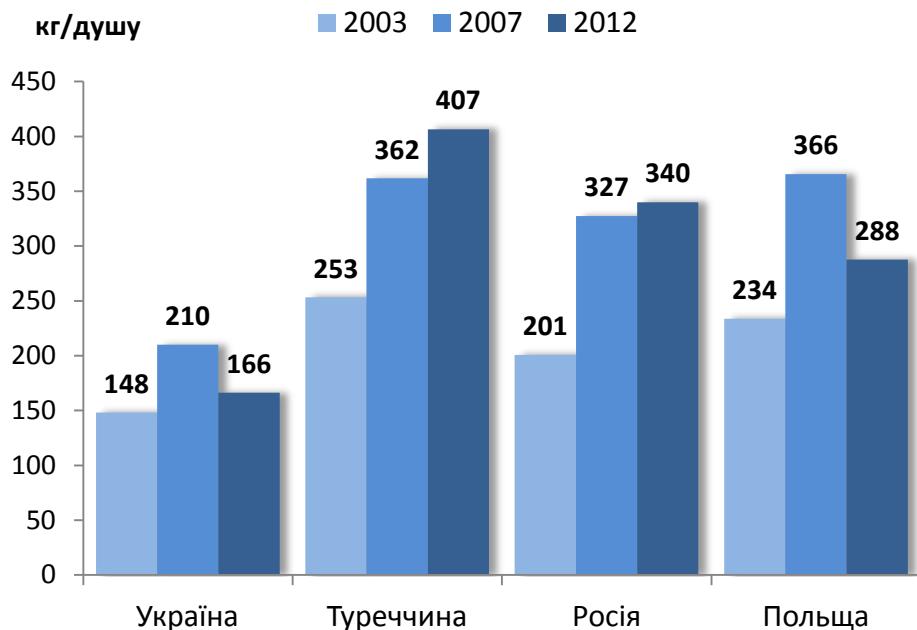


Споживання на душу населення в Україні (199 кг) залишається значно нижчим, ніж в Росії (340 кг), Польщі (288 кг) та Туреччині (407 кг).

Відсутність зростання споживання сталі на душу населення вказують на глибокі кризові явища в економіці

3

Приріст споживання сталі на душу населення в 2003-2012 рр.



Індекс виробництва у машинобудуванні та обсягів будівельних робіт в Україні (2007=100)



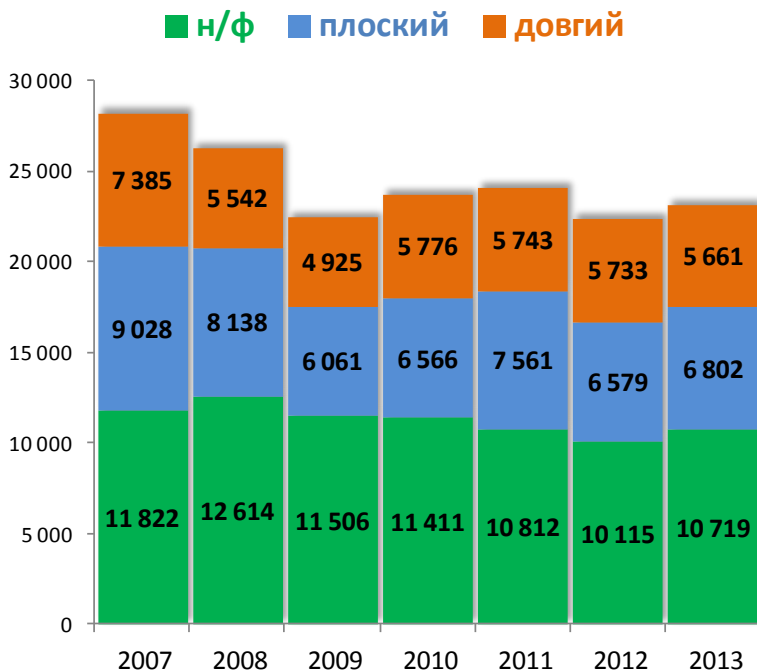
*Дані: УПЕ, Державна служба статистики України, WSA

Виробництво продукції машинобудування знизилося на третину у порівнянні з 2007 роком, а виконання будівельних робіт – на 2/3, що зумовлює стагнацію внутрішнього ринку прокату в останні роки

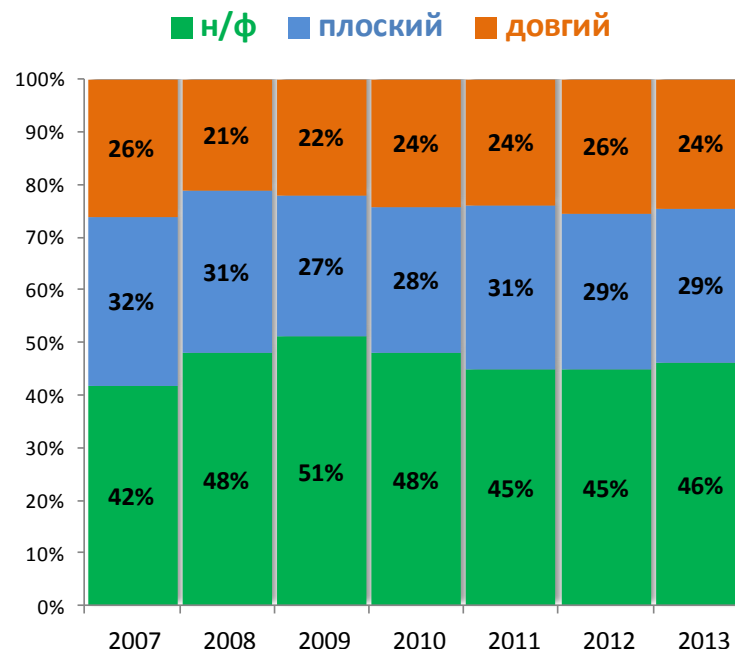
Металургійне виробництво в Україні орієнтоване на експорт напівфабрикатів та ординарного прокату

4

Товарна структура експорту українського прокату у 2007-2013 рр., тис. тонн



Товарна структура експорту українського прокату у 2007-2013 рр., %



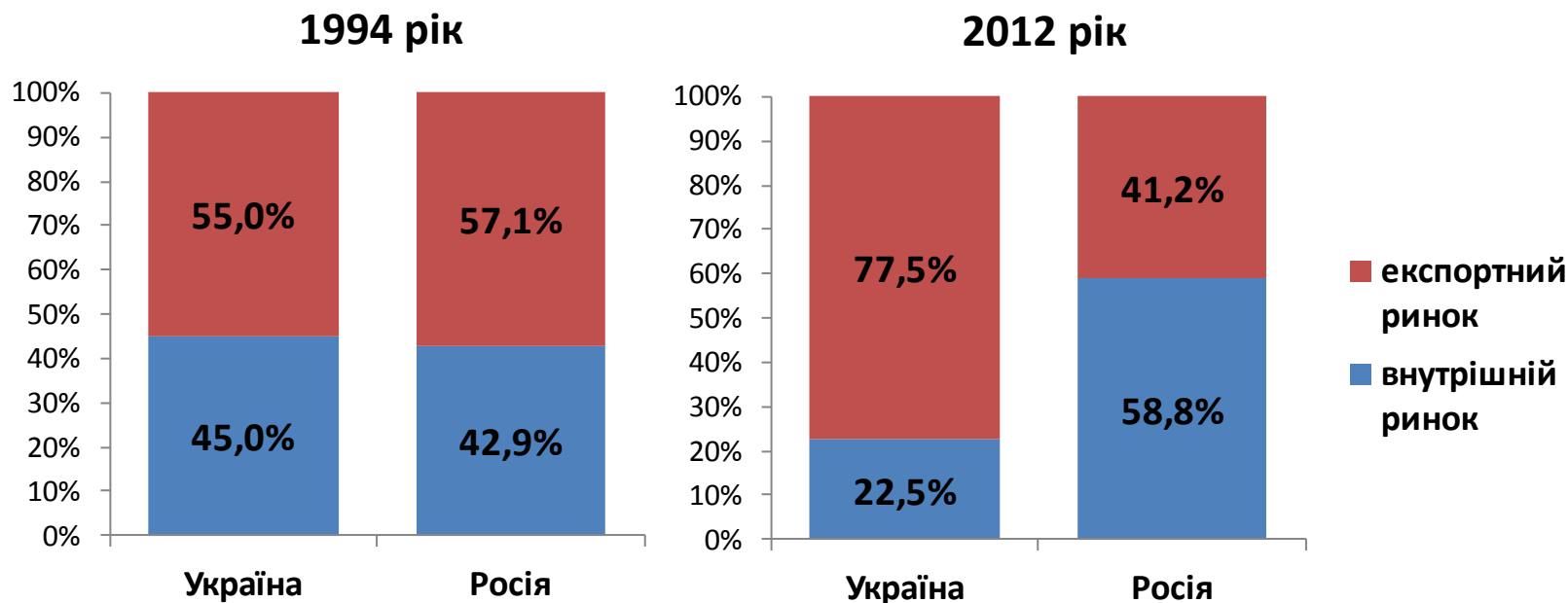
*Дані: УПЕ, Державна служба статистики України

Близько половини експорту припадає на напівфабрикати. Причому їх частка залишається фактично незмінною протягом останніх десяти років

Через значну частку експорту потенціал ГМК використовується нерационально. Додана вартість, створена на етапі первинного виробництва, проявляється за межами України

5

Розміщення прокату українського та російського виробництва у 1994 та 2012 рр.



*Дані: УПЕ, Державна служба статистики України, WSA

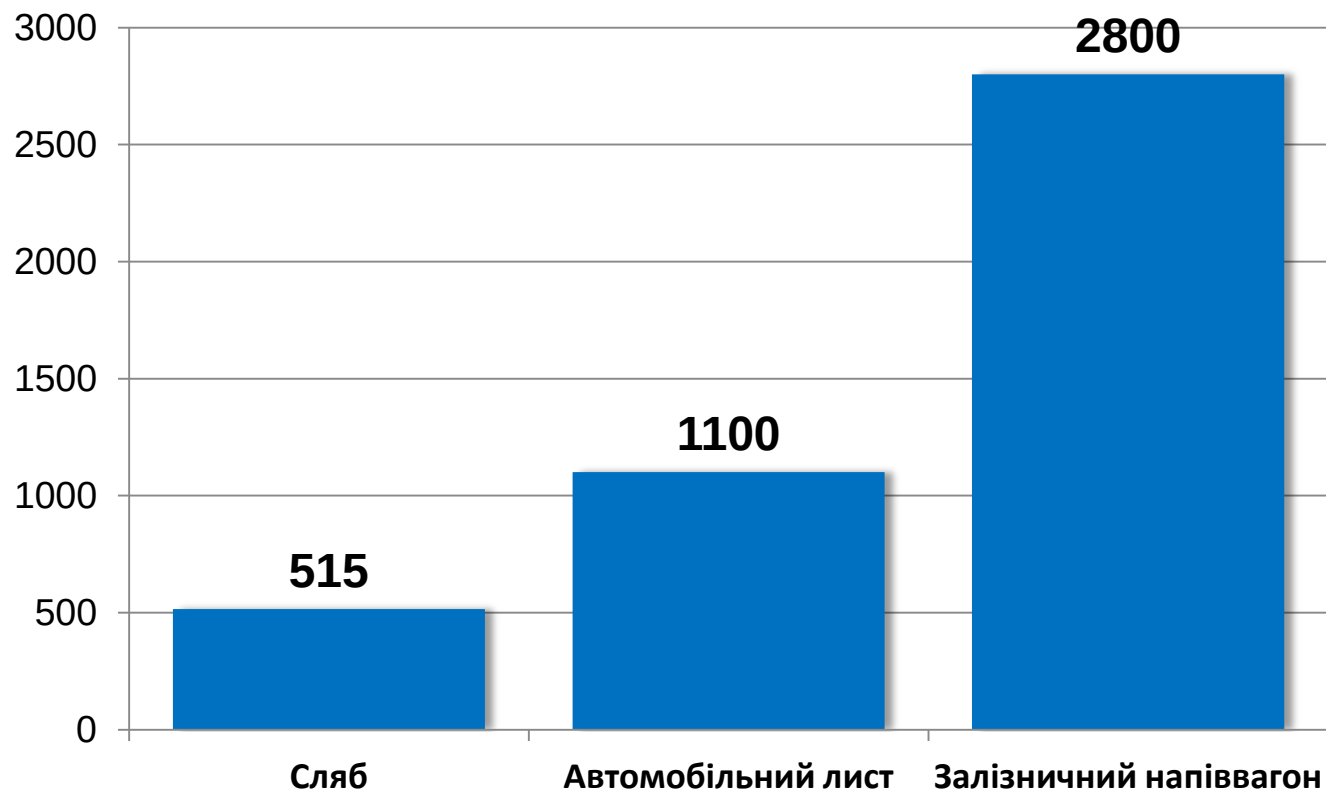
В 1994 році структура реалізації прокату українського та російського виробництва була майже однаковою - частка внутрішнього ринку відповідно складала 43% та 45%.

В останні два десятиліття частка внутрішнього ринку в Україні скоротилася майже в 2 рази і в 2012 році складала лише 22,5%, тоді як в Росії роль внутрішнього ринку постійно зростала і в даний час складає 59%

Вартість 1 тони сталі стрімко зростає в залежності від глибини переробки в готові вироби

6

Вартість сталі у виробах, \$/т

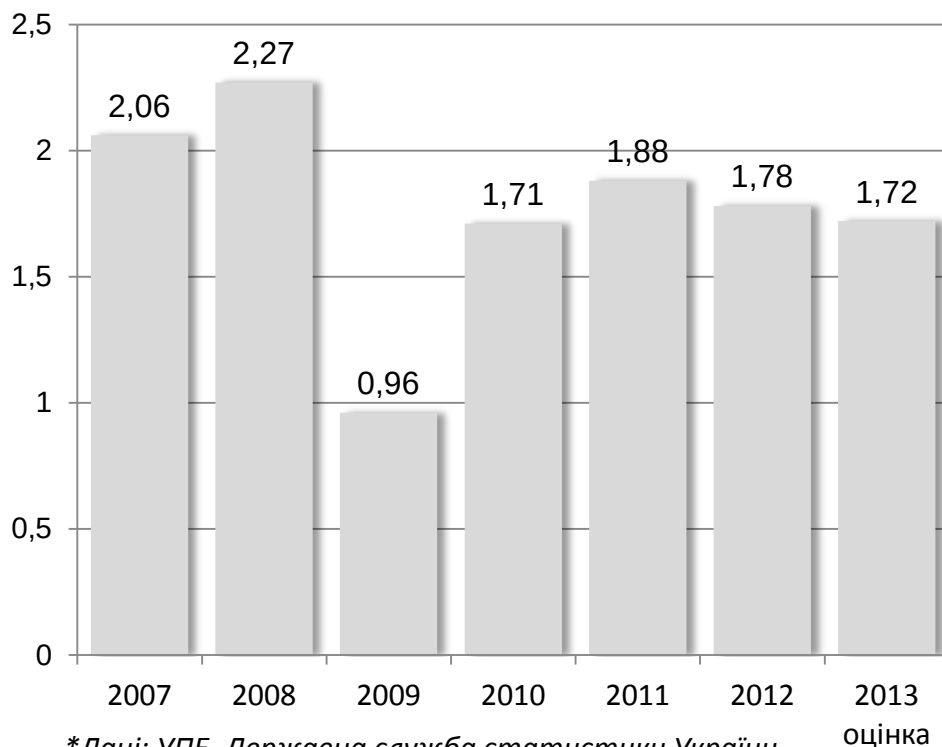


Вартість 1 т сталі в готових виробах може бути збільшена більш ніж у 5 разів порівняно з вартістю сталі у стані напівфабрикатів

Щороку близько 1,7 млн. тон прокату імпортується внаслідок відсутності виробництва продукції необхідного сортаменту та якості

7

Імпорт прокату в Україну, млн. тон



*Дані: УПЕ, Державна служба статистики України

Товарна структура імпорту, тис. тон

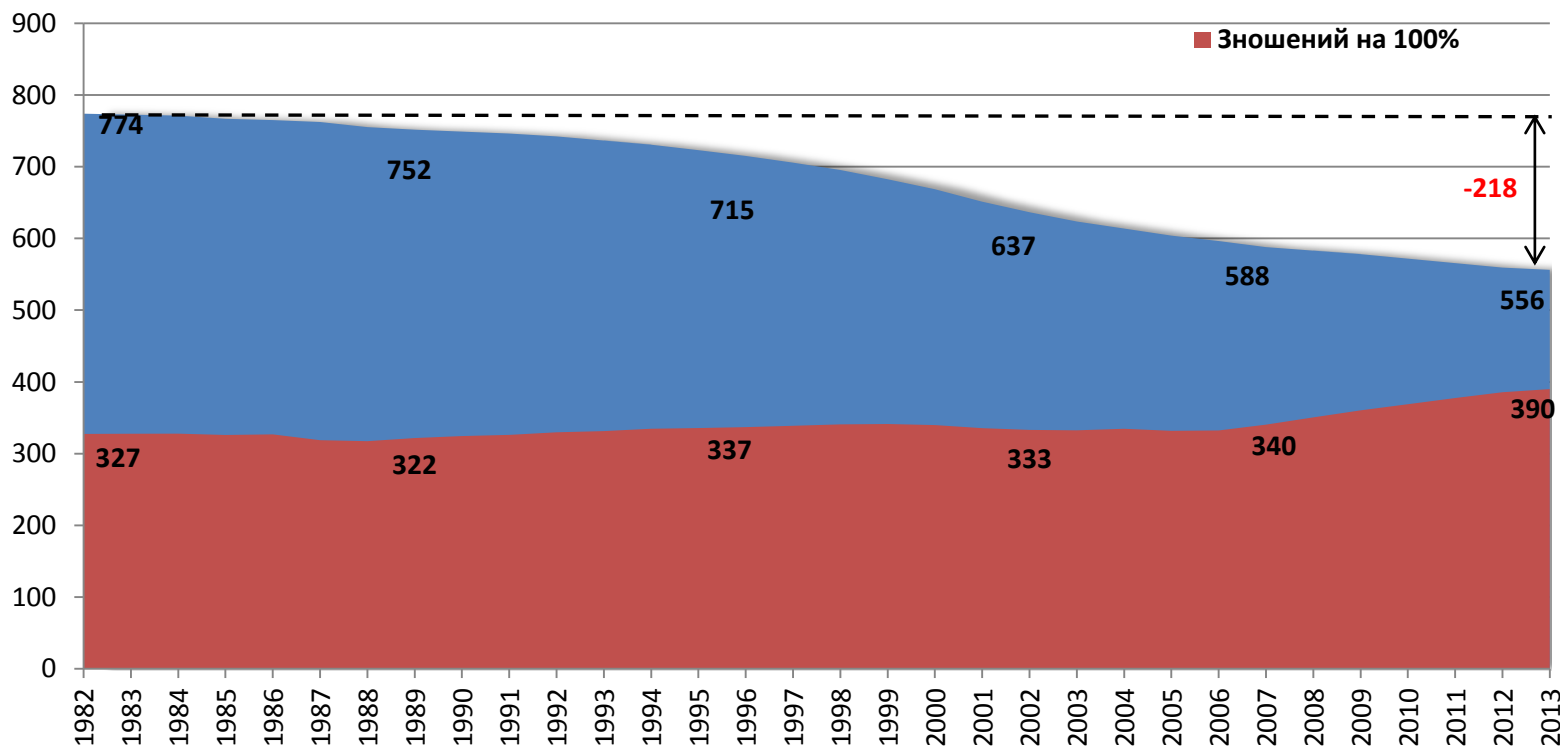


Найбільшу частку в українському імпорті складає плоский прокат з покриттям та високотехнологічна продукція з легованих та спеціальних марок сталі. Загалом присутність імпорту на внутрішньому ринку за останні десять років зросла з 12% до 22%

В той же час, колосальні обсяги зношеного металофонду України вимагають значних обсягів споживання металопродукту для його оновлення

8

Динаміка зносу металофонду України, млн. тон



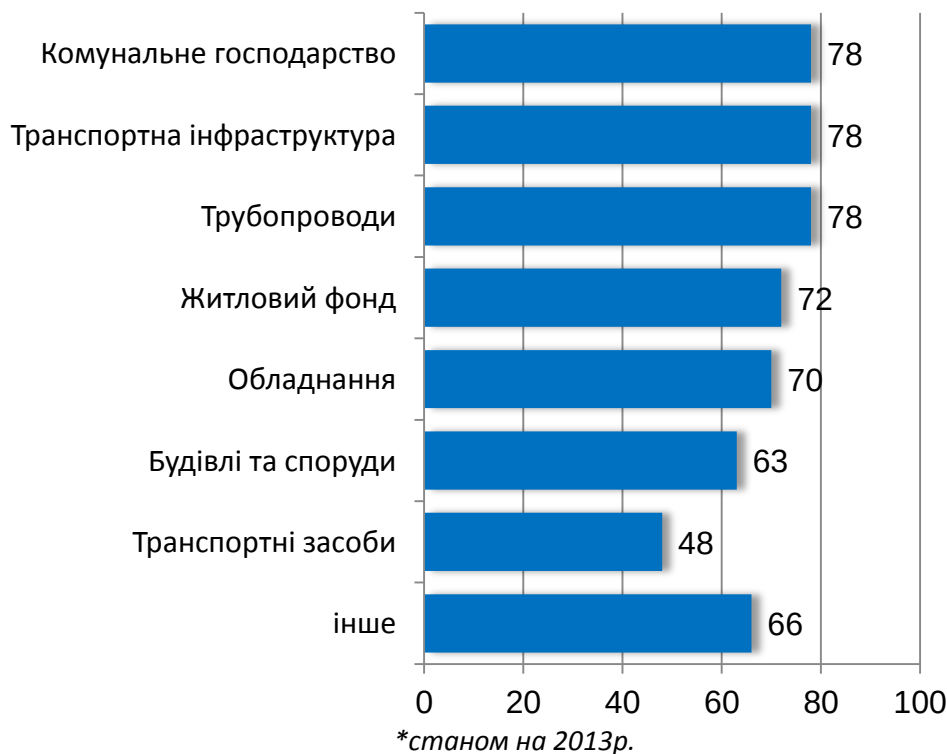
*Дані: УПЕ

Станом на 2013р. обсяг повністю зношеного металофонду складає близько 390 млн. тон, що є наслідком недостатнього рівня капітальних інвестицій протягом останніх 20 років. При цьому помітним є пришвидшення зносу за останнє десятиліття в зв'язку із закінченням термінів нормативної експлуатації відповідних фондів

Основні обсяги амортизованого металу знаходяться в обладнанні (85 млн. тон), будівлях та спорудах (73 млн. тон) та у транспортній інфраструктурі (64 млн. тон)

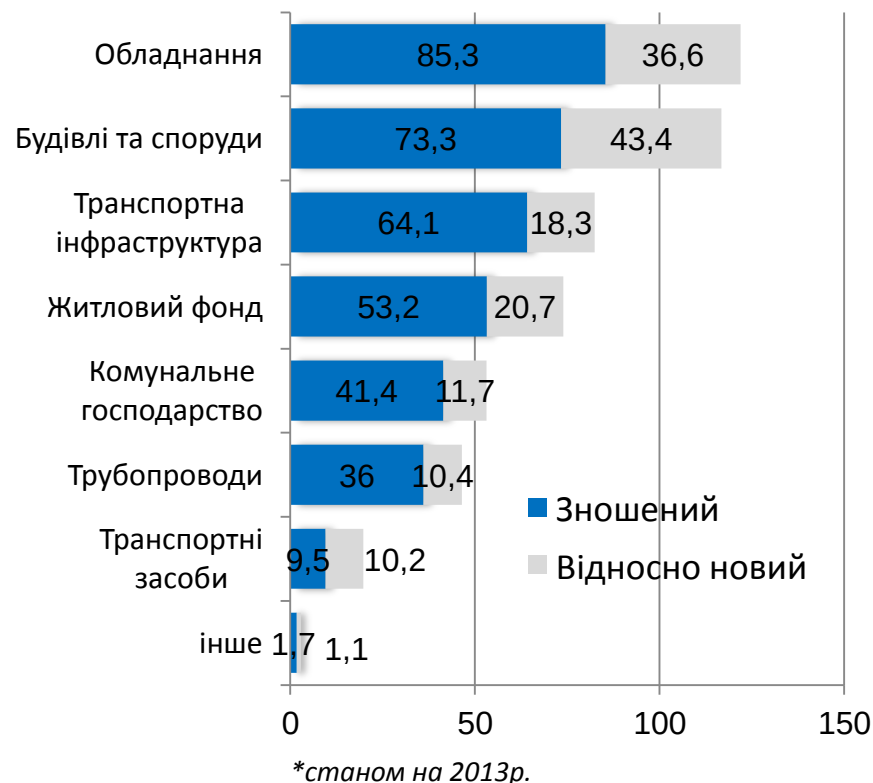
9

Ступінь зносу основних фондів, %



Дані: УПЕ

Структура зносу основних фондів, млн. тон

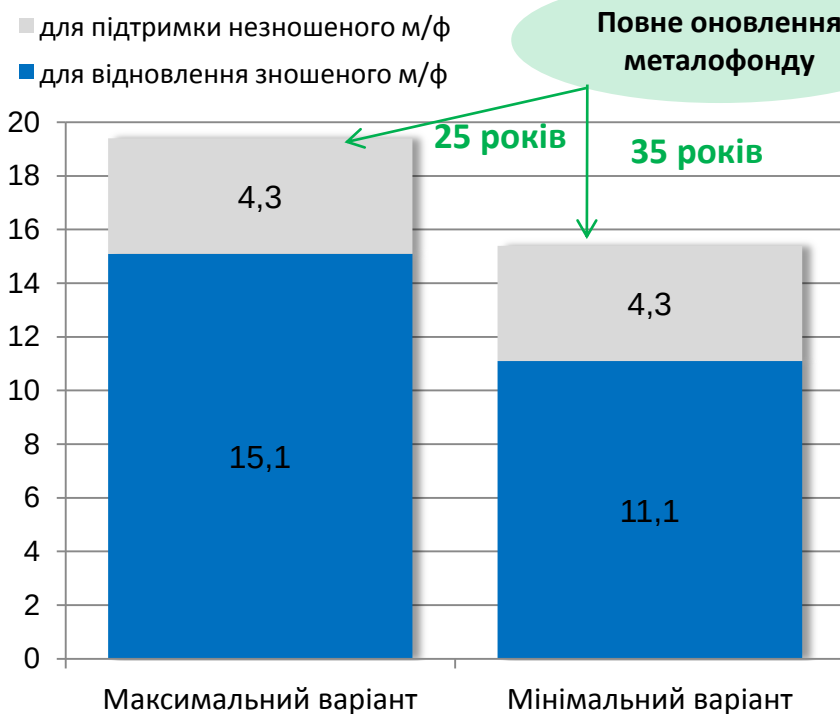


Високий ступінь зносу в таких стратегічно важливих галузях, як транспортна інфраструктура, трубопроводи та обладнання, не дозволяє національній економіці досягти необхідних річних темпів розвитку на рівні 7-9%.

Для зупинки тенденцій зростання зношеності металофонду щорічне споживання прокату повинно становити мінімум 15 млн. тон...

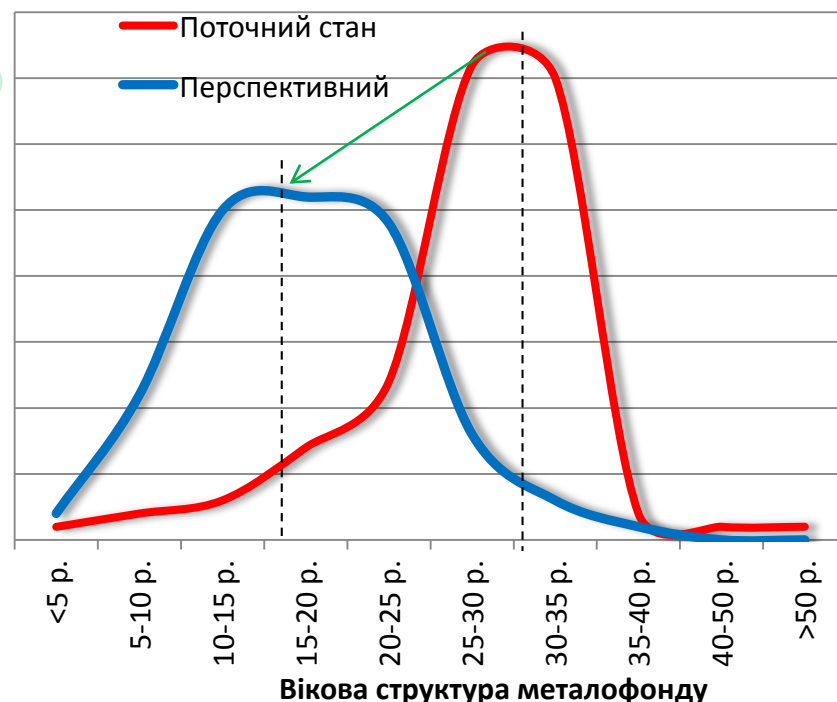
10

Необхідні річні обсяги споживання прокату для
оновлення та зростання металофонду,
млн. тон/рік



*Дані: УПЕ

Схема вікової структури металофонду*



*за умови вирішення проблеми оновлення металофонду

...за таких обсягів внутрішнього споживання повне оновлення металофонду відбудеться лише через 35 років. За сценарію інтенсивного розвитку споживання (19 млн. тон/рік) повне оновлення металофонду можна очікувати через 25 років.

Ситуація що склалася вимагає невідкладного втручання держави у вигляді:

11

- формуванні пріоритетних напрямів інвестування
- залучення приватних інвестицій через удосконалення законодавчої бази та надання інвесторам державних гарантій
- бюджетних інвестицій
- субсидій
- покращення загального інвестиційного клімату

...при цьому акцент повинен робитися на модернізації інфраструктури саме вітчизняними підприємствами, що дозволить досягнути синергетичного ефекту від здійснюваних заходів.

ПЕРСПЕКТИВНІ ІНВЕСТИЦІЙНІ ПРОЕКТИ В КОНТЕКСТІ ЗБІЛЬШЕННЯ СПОЖИВАННЯ ПРОКАТУ ТА ОНОВЛЕННЯ МЕТАЛОФОНДУ

В Україні близько 5% доріг відповідають технічним нормативам, тоді як 90% зношені до критичної межі та потребують капітального ремонту

13

Зношеність автомобільних доріг України, тис. км



*дані Укравтодору

Потенційний попит на прокат при реконструкції автодоріг*

30 млн. тон

в т.ч. доріг державного значення

5 млн. тон

в т.ч. доріг місцевого значення

25 млн. тон

*до 2023р.

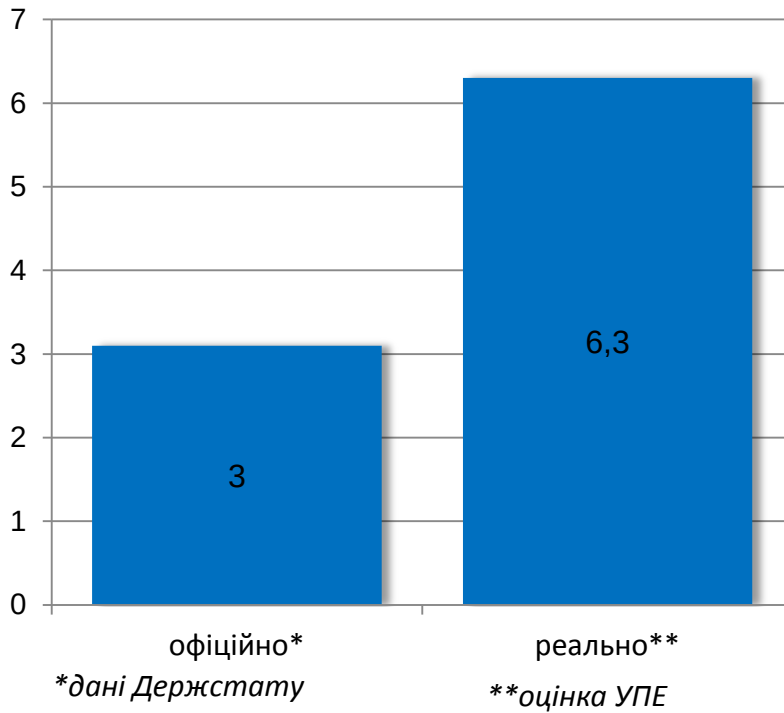
*розрахунки УПЕ на основі даних Укравтодору

При реконструкції близько 150 тис. км. доріг у відповідності до європейських стандартів, попит на прокат складе 30 млн. тон. Крім того, розвиток транспортних сполучень посилить значення України як транзитної держави та дозволить підвищити загальну ефективність функціонування економіки

В Україні близько 6,3 млн. осіб потребують покращення житлових умов, що формує потенційний попит на 130 млн. м² соціального житла

14

Кількість осіб, що потребують покращення житлових умов, млн.



Потенційний попит на соціальне житло

130 млн. м²



Потенційний попит на прокат при будівництві соц. житла

12 млн. тон

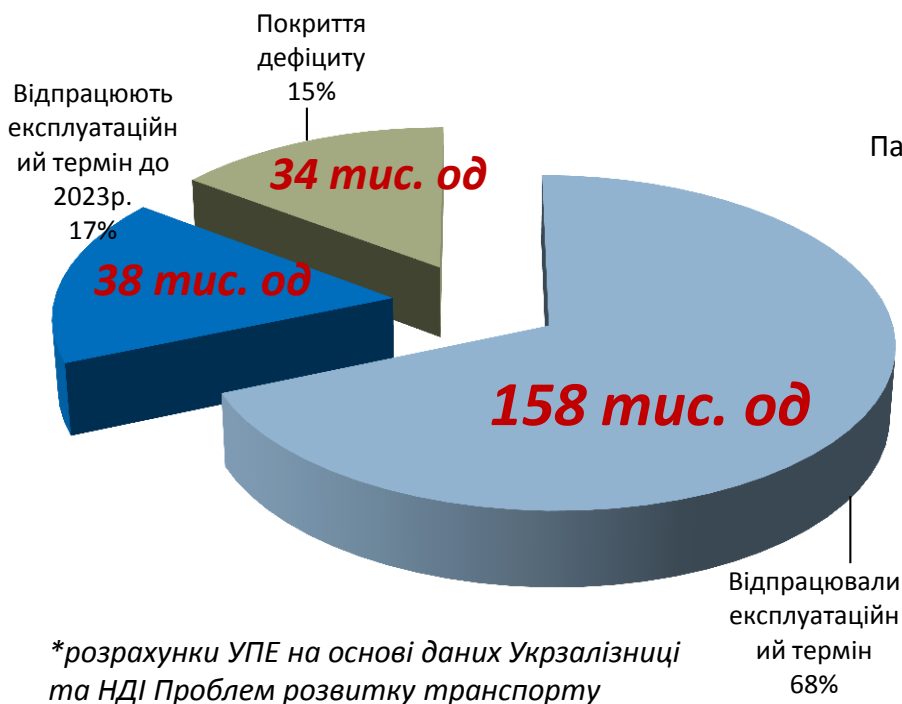
**розрахунки УПЕ на основі даних Держстату*

Реалізація програми будівництва соціального житла приведе до зростання попиту на прокат на 12 млн. тон. Крім того, масштабне будівництво житла дозволить послабити соціальну напругу та створить додаткові робочі місця

Зношеність рухомого складу українських залізниць складає 70-90%. З врахуванням дефіциту та оновлення, попит на вагони та локомотиви до 2023р. складе 230 тис. од.

15

Структура попиту на рухомий склад залізниці до 2023 року



Попит на прокат при заміні рухомого складу залізниці до 2023р., млн. тон*

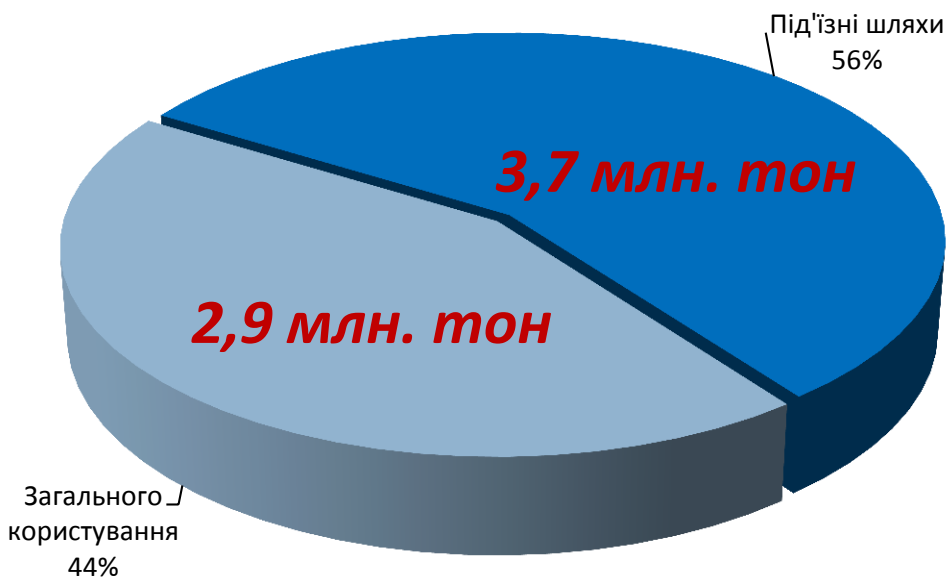


Реалізація програми оновлення вагонного та локомотивного парку збільшить внутрішнє споживання прокату на 5 млн. тон, забезпечить замовлення для вітчизняних вагонобудівників, а також полегшить транспортування вантажів вітчизняних компаній.

В Україні загальна довжина залізничних шляхів становить 50,5 тис. км. Загальна вага рейок складає 6,6 млн. тон, з яких понад 67% потребують негайної заміни

16

Структура залізничних шляхів України та вага рейок



*розрахунки УПЕ на основі даних Укрзалізниці

Зношеність залізничних шляхів України, млн. тон*

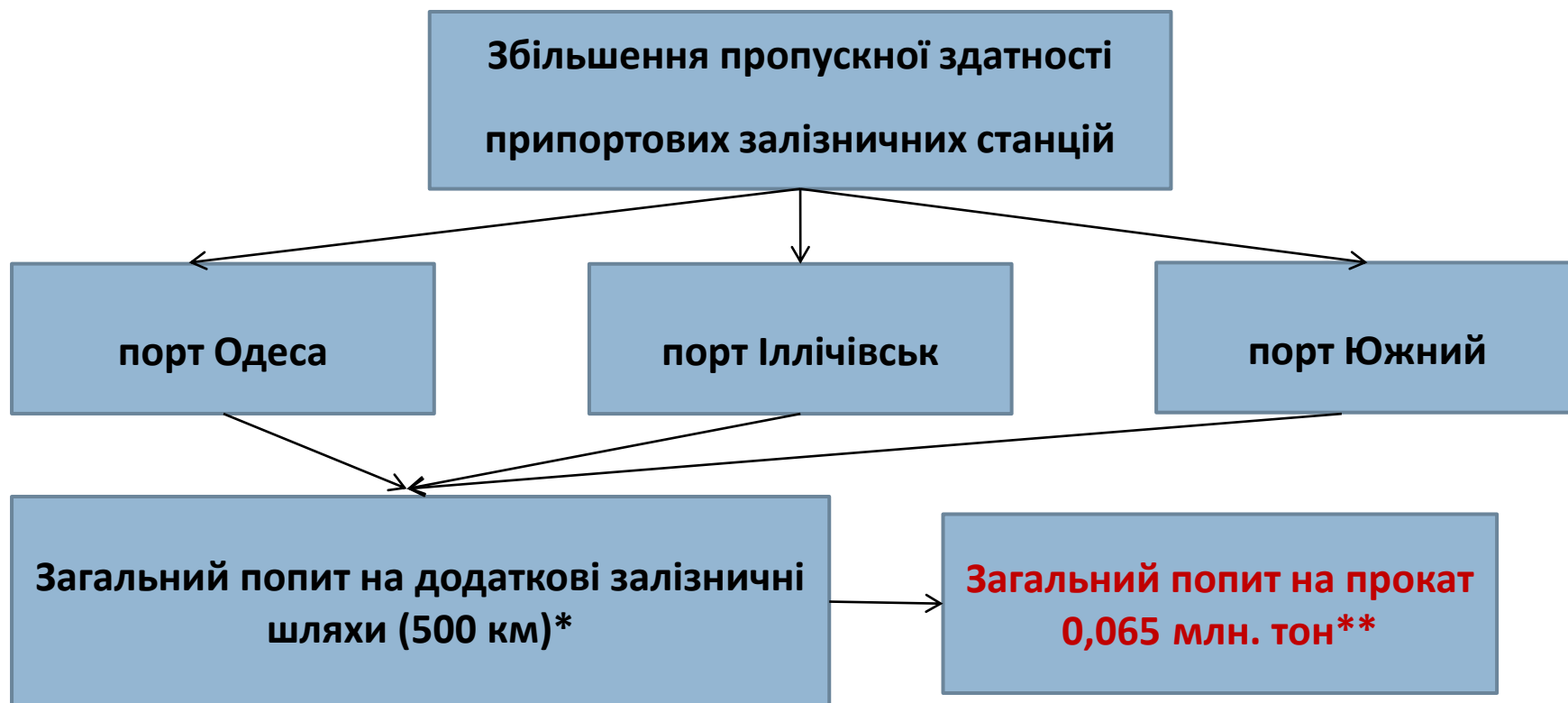


*розрахунки УПЕ на основі даних Укрзалізниці

Реалізація програми заміни 34 тис. км. залізничного полотна, яке повністю відпрацювало свій ресурс та експлуатація якого протирічить технічним нормам та вимогам безпеки, дозволить збільшити попит на прокат на 4,4 млн. тон.

Низька пропускна здатність припортових залізничних станцій обумовлює значне уповільнення вантажопотоку до портів та зниження завантаження портових потужностей

17



**дані Мінінфраструктури*

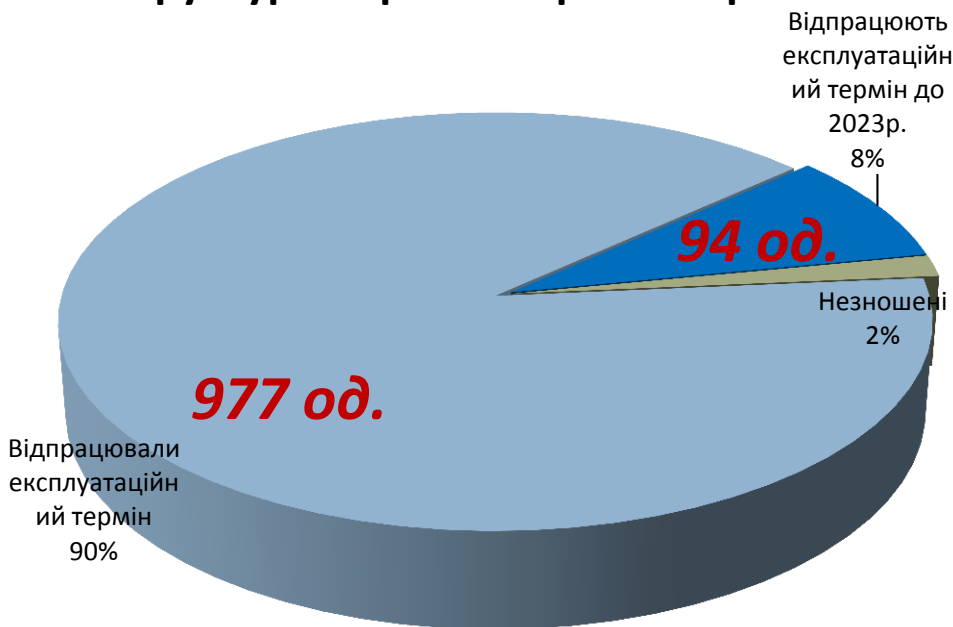
***розрахунки УПЕ на основі даних Мінінфраструктури*

Реалізація програми збільшення пропускної здатності припортових станцій (перш за все Великої Одеси) дозволить підвищити попит на прокат на 0,065 млн. тон, а також сприятиме нарощуванню вантажопотоків через морські термінали.

Зношеність парку портальних кранів перевищує 96 %. Термін служби окремих кранів досягає 40-50 років, що в кілька разів перевищує нормативний граничний експлуатаційний ресурс

18

Структура портів кранів України



*дані Мінінфраструктури та Адміністрації морських портів України

Потенційний попит на портів крани

1071 од.



Потенційний попит на прокат при оновленні портів кранів

0,25 млн. тон

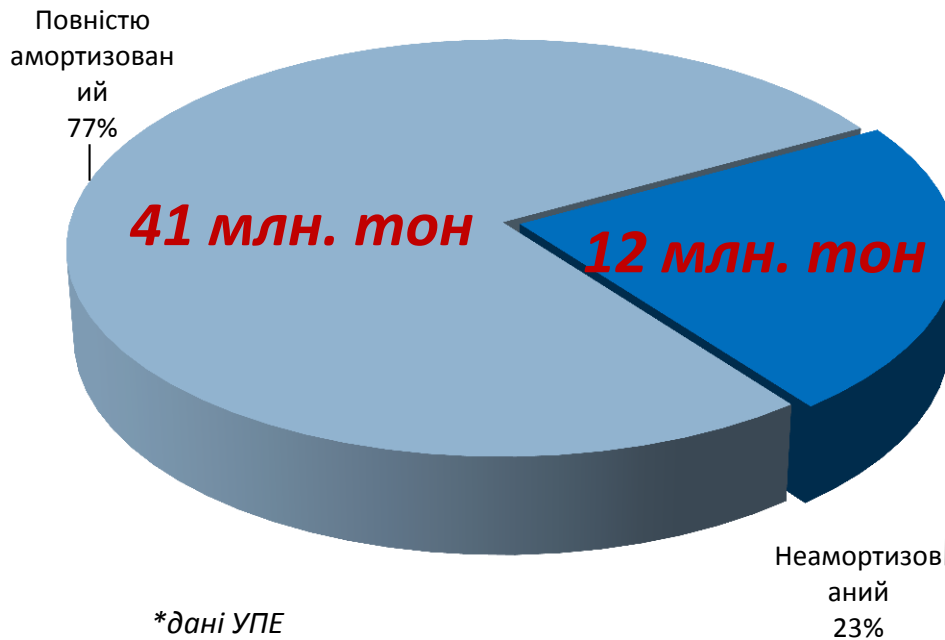
*Розрахунок УПЕ на основі даних Мінінфраструктури та Адміністрації морських портів України

Реалізація програми оновлення портів кранів дозволить збільшити попит на прокат на 0,25 млн. тонн і значно підвищить пропускну здатність портів, оскільки в даний час суттєва кількість кранів працює з коефіцієнтом завантаженості 0,05-0,02.

Станом на 2013р. металофонд у комунальному господарстві складає 53,1 млн. т, з яких 75-80% або 41 млн. тонн потребують заміни

19

Структура металофонду комунальної галузі



Попит на прокат при модернізації комунальної галузі

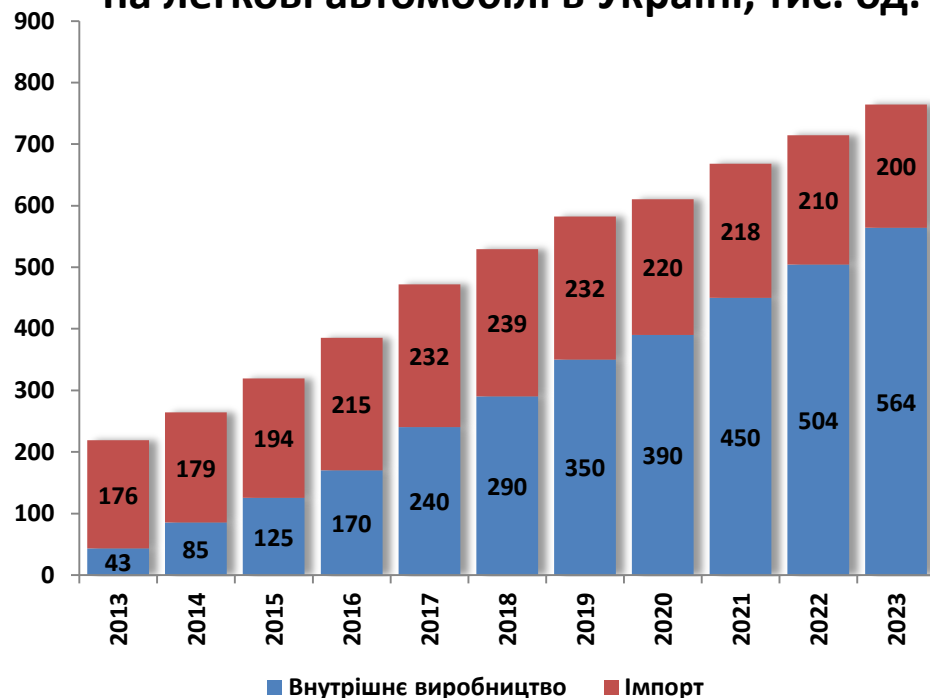


Реалізація програми оновлення комунальної інфраструктури, а саме: котелень, комунальних мереж водопроводу, каналізації та теплових мереж, електричних мереж, водопровідних насосних станцій, каналізаційних насосних станцій, очисних споруд водопроводу і каналізації збільшить попит на прокат на 44 млн. тон.

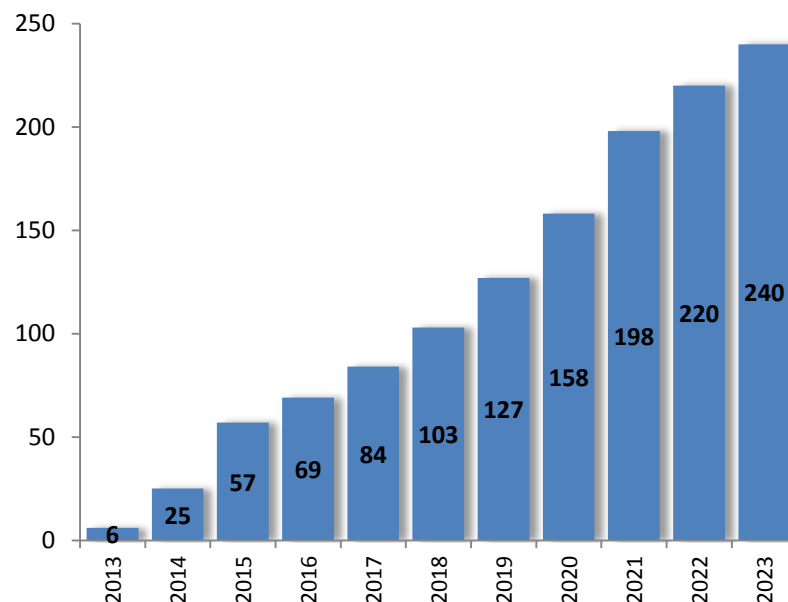
Попит на легкові автомобілі в Україні буде помітно зростати в зв'язку з необхідністю заміни старого автомобільного парку та порівняно низької кількості автомобілів на душу населення

20

Джерела покриття попиту на легкові автомобілі в Україні, тис. од.*



Прогноз експорту автомобілів, тис. од.*



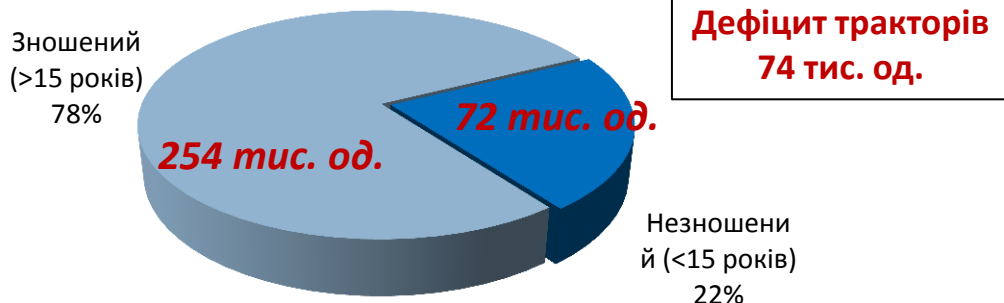
*за умови реалізації програми розвитку автопрому (дані УПЕ та Асоціації Укравтопром)

...у випадку реалізації програми розвитку автопрому, є всі передумови для задоволення внутрішнього попиту автомобілями вітчизняного виробництва. Зокрема до 2017р. виробництво автомобілів зростає до 320 тис. од, а в 2023 – до 800 тис. од. Відповідно, загальний попит на прокат складе **0,7 млн. тон** у перспективі найближчих 10 років.

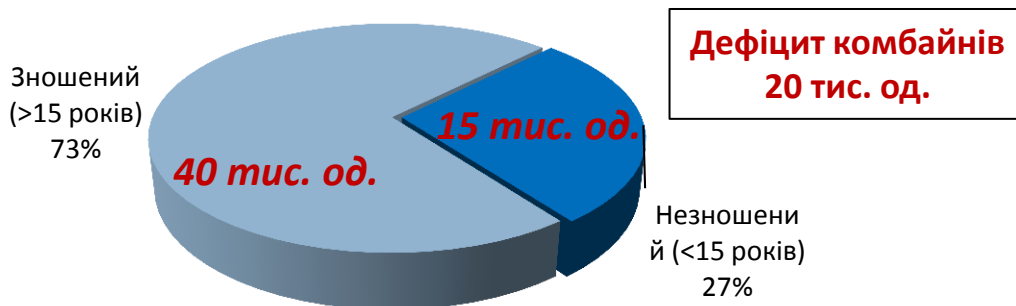
Зношеність парку тракторів та комбайнів та імпордне покриття попиту на них вказує на необхідність розробки програми розвитку вітчизняного виробництва с/г техніки

21

Вікова структура тракторів*



Вікова структура комбайнів*



Потенційний попит на трактори та комбайни**

388 тис. од.



Потенційний попит на прокат при задоволенні попиту технікою вітчизняного виробництва**

1 млн. тон

**до 2023р.

**розрахунок УПЕ на основі даних Міністерства аграрної політики та продовольства України

*дані Міністерства аграрної політики та продовольства України

Реалізація програми розвитку виробництва вітчизняної техніки сприятиме оновленню та покриттю дефіциту у обсязі 390 тис. од., що обумовить приріст попиту на вітчизняний прокат на 1 млн. тон

Близько 98% (170 млн. тон) українських вантажів перевозяться іноземним флотом, що вказує на значний потенціал розвитку будівництва морських суден в Україні...

22

Морські судна

Вантажна база

170 млн. тон

Потенційний попит на судна

15 млн. тон

дедвейту

Попит на прокат при будівництві суден

5,5 млн. тон

**оцінка УПЕ на основі даних Мінінфраструктури*

Річкові судна

Вантажна база

26 млн. тон

Потенційний попит на судна

0,7 млн. тон

дедвейту

Попит на прокат при будівництві суден

0,25 млн. тон

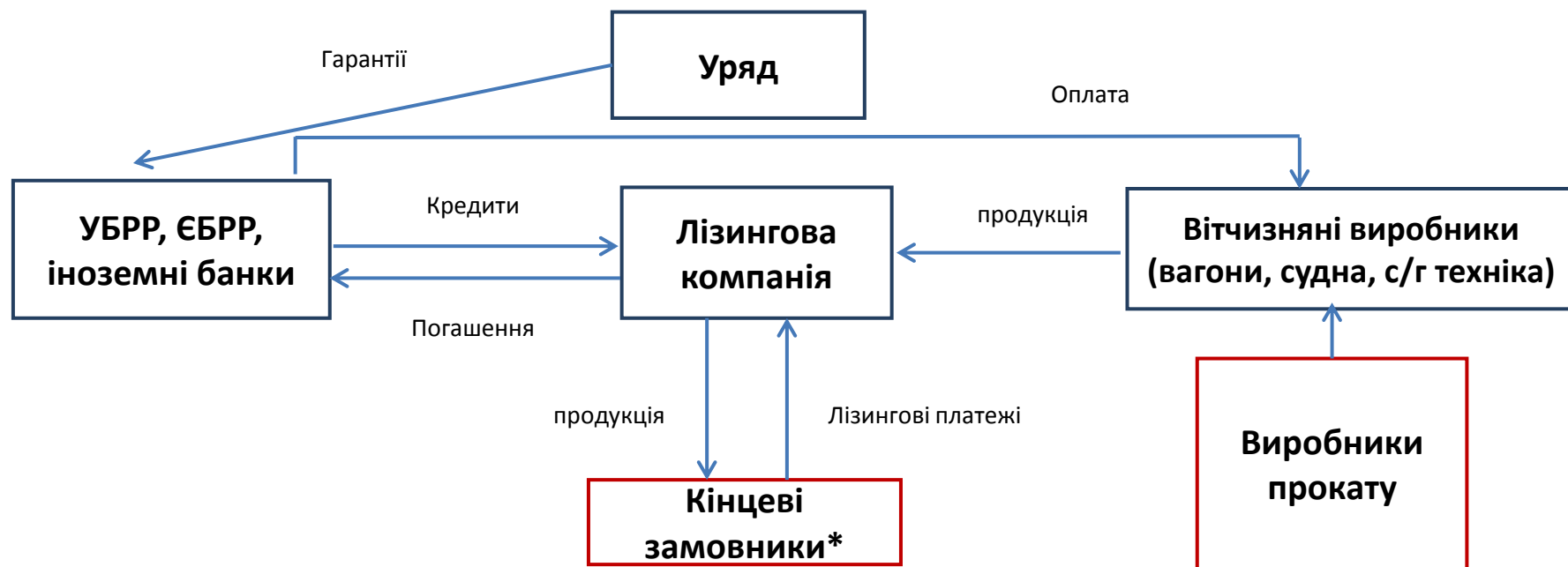
**оцінка УПЕ на основі даних Мінінфраструктури*

...крім того, існує нагальна економічна необхідність розвитку судноплавства по р. Дніпро, що обумовлено зростанням товаропотоків, зношеністю залізничних колій та дефіцитом рухомого складу Укрзалізниці.

Реалізація даних програм обумовить приріст попиту на прокат на рівні **5,75 млн. тон**

Одним із ключових механізмів фінансування перспективних програм є стимулювання попиту через лізингові інструменти...

23

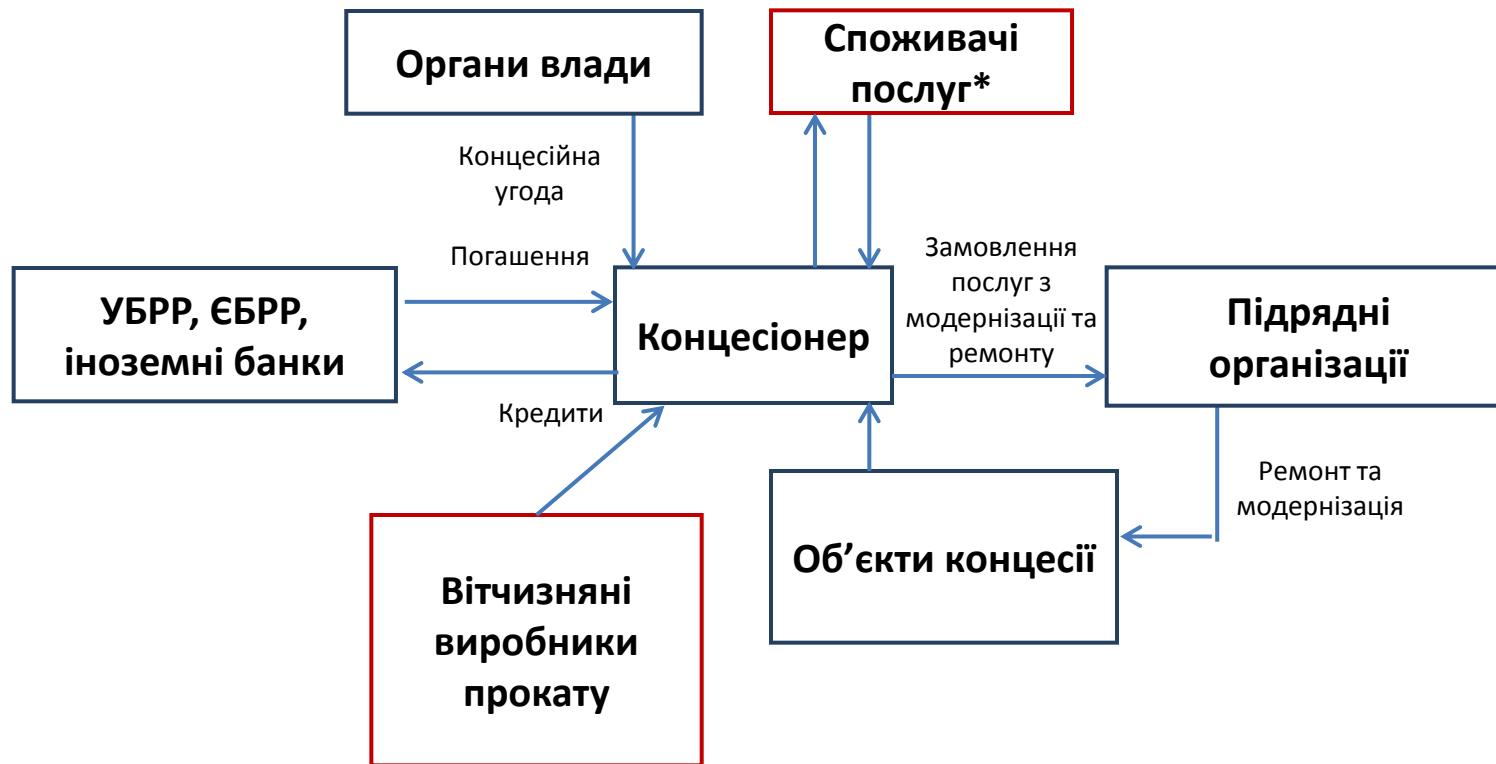


**Укрзалізниця, приватні оператори рухомого складу залізниці, Укразролізинг*

Даний механізм найбільш прийнятний для фінансування оновлення вагонного та локомотивного парку, розвитку вітчизняного суднобудування та розвитку виробництва вітчизняної с/г техніки.

...та варіації концесійних схем в залежності від проекту

24



**населення, Укрзалізниця, користувачі послугами портів та дорожньої інфраструктури*

...концесійний механізм найбільш прийнятний для фінансування програм оновлення портових кранів, збільшення пропускної здатності припортових станцій, будівництва автодоріг та модернізації комунального господарства

Пріоритетність інвестиційних проектів базується на основі наступних критеріїв:

25

1. Стратегічна важливість для країни, яка полягає у потенціалі генерування додаткових надходжень до державного бюджету та позитивному впливі на розвиток суміжних галузей
2. Віддача споживання прокату від здійснених інвестицій
3. Загальний попит на прокат при реалізації проекту
4. Необхідний обсяг фінансування та можливості наявних фінансових механізмів
5. Доступність джерел фінансування проектів
6. Часовий проміжок між стартом проекту та отриманням перших результатів в контексті збільшення споживання прокату

Рейтинг пропонованих інвестиційних проектів

26

№	Назва програми	попит на прокат, млн. тон	Об'єм фінансування, млрд. грн.	Механізм фінансування	Віддача, тон/млн. грн.
1	Оновлення вагонного та локомотивного парку	5	100	Лізинг	50
2	Модернізація портової інфраструктури, в т.ч.:	0,305	7,4		40
	Оновлення портових кранів	0,24	5,4	Концесія	45
	Збільшення пропускної здатності припортових з/д станцій	0,065	2	Концесія	30
3	Оновлення залізничного полотна	4,4	136	Кредити УБРР під державні гарантії	30
4	Будівництво автомобільних доріг	30	1600	Концесія, пряме фінансування	20
5	Реконструкція комунального господарства	44	1600	Концесія	30
6	Будівництво соціального житла	12	648	Іпотечні кредити	20
7	Розвиток вітчизняного суднобудування	5,8	_*	Лізинг та покращення умов для інвестування	_**
8	Розвиток вітчизняного автомобілебудування	0,7	_*	Покращення умов для інвестування	_**
9	Розвиток вітчизняного виробництва с/г техніки	1	_*	Лізинг та покращення умов для інвестування	_**

*роль держави, головним чином, полягає у створенні позитивних умов для інвестування та у стимулюванні попиту на кінцеву продукцію.

**дані відсутні в зв'язку із складністю обрахунку непрямих витрат та недоотримань доходів бюджету держави через здійснення компенсацій та надання пільг..

ПРОГНОЗ ВНУТРІШНЬОГО СПОЖИВАННЯ МЕТАЛОПРОКАТУ ЗА ІНЕРЦІЙНОГО ТА ІНВЕСТИЦІЙНОГО ШЛЯХІВ РОЗВИТКУ

При поступовій реалізації зазначених перспективних проектів споживання прокату щорічно зростатиме на 8,5% та у перспективі 10 років досягне 14 млн. тон...

28



...за консервативного сценарію розвитку з поточним низьким рівнем капітальних інвестицій споживання прокату не перевищить 8,6 млн. тон, що призведе до катастрофічного зростання рівня зносу металофонду України та до значних проблем вітчизняних металургів у пошуку альтернативних ринків збуту прокату.