

Anförande av Järnverksföreningens ordförande Rickard Qvarfort den 29 januari 2010 i Örebro

Stålmarknaden 2009 – en sammanfattning

Fru Landshövding, våra föredragshållare, våra nordiska kollegor, representanter för pressen, mina damer och herrar!

Kärt barn har många namn, men 2009 är nog knappast särskilt kärt. Däremot har det fått många namn. En del har sagt ”det värsta i mannaminne” andra har sagt ”ett förlorat år”. Och Littorin kallade det träffsäkert för ”ett riktigt skitår”.

2009 har ur europeisk stålsynvinkel generellt präglats av usel efterfrågan, stora lagerneddragningar, fokus på kassaflöde och kostnadsbesparingar.

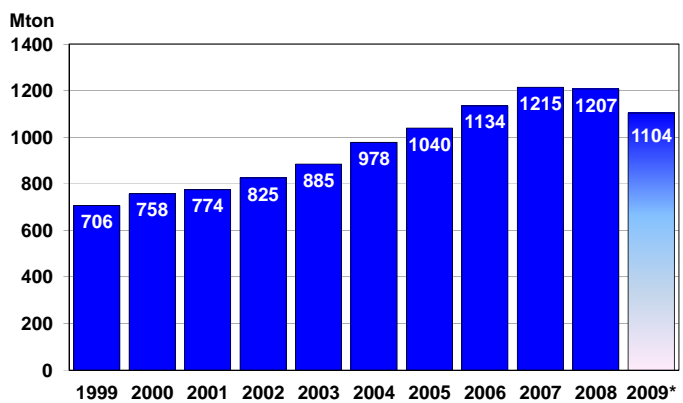
Det här med besparingar är något som vi också diskuterat i Järnverksföreningen... Men ni kan vara lugna, vi har inte rationaliserat bort middagsnapsen ...

Sekretariatet kom dock med en idé om att återanvända materialet från 2006, och helt enkelt vända bilderna upp och ner. 6:an blir en 9:a, och kurvorna som 2006 gick rätt upp, går då rätt ner, precis som 2009. Ja, ni förstår tanken...

Men det går inte att bara ”bromsa sig ur en kris”, även om man faktiskt kan komma rätt långt, så vi skippade den idén. Så låt oss då ta en titt i backspeglarna på året med många namn.

Om vi börjar med att betrakta läget ur ett globalt perspektiv så ser vi att efterfrågan på handelsfärdigt stål minskade med ungefär 8 procent eller drygt 100 Mton jämfört med 2008. Med tanke på att det gångna året präglats av global lågkonjunktur, finanskris och en allmän ekonomisk oro verkar en minskning på 8 procent inte särskilt mycket.

Tillförsel av handelsfärdigt stål i världen



Källa: World steel association
*) Prognos, oktober 2009

JERNKONTORET 

Men stålkonsumtionen har varit väldigt ojämnt geografiskt fördelad, här kan vi verkligen prata om skiljda världar.

Som ni kan se så ökade den kinesiska stålkonsumtionen 20 % medan övriga i snitt minskade den med i runda slängar 25 %!

Kinas BNP bottnade redan under första kvartalet 2009 och för helåret landade man på en tillväxt på knappa +9 %, till skillnad från t.ex. Sveriges -4,8 %.

Det finns naturligtvis flera orsaker till den höga tillväxten, men enorma stimulanspaket för infrastruktur m.m. från kinesiska statens sida har naturligtvis haft en stor betydelse i sammanhanget.

Men vi får inte glömma bort kinesernas starka strävan efter ökat välstånd.

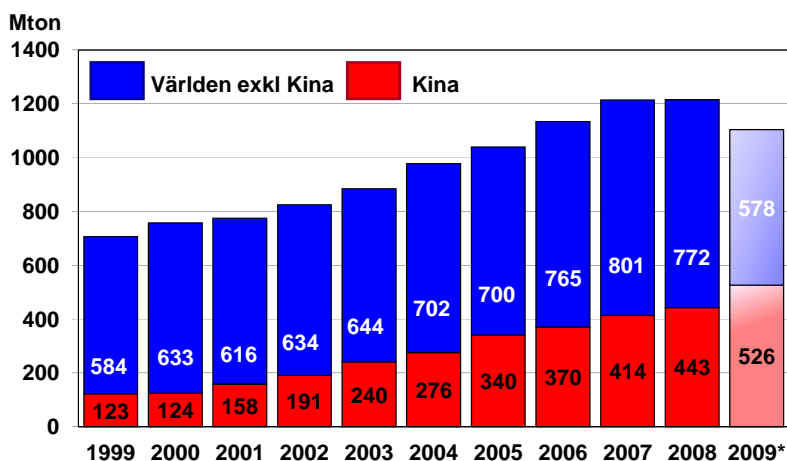
En av mina studiekamrater som arbetar för ett stort svenskt företag återvände hem i somras efter sex år i Kina. Hans frustration är inte att ta miste på, det som i Kina tog några dagar, tar i Sverige en vecka. Men som ni förstår så jobbar han inte inom stålindustrin...

Vid anställningsintervjuer i Kina frågar de sökande inte efter förmåner & antal semesterdagar utan efter hur mycket övertid man får jobba.

I Kina passerar nu många hushåll den inkomströskel då det blir möjligt att köpa sin första bil och under 2009 har bilförsäljningen ökat dramatiskt. Så det är inte konstigt att kineserna är intresserade av våra varumärken och vår teknik inom fordonsindustrin.

Men om nu Kina fortsatte att konsumera stål som om inget hade hänt förra året så var läget precis tvärt om i resten av världen. Där försvann en tidigare efterfrågan på nästan 200 Mton. Och särskilt hårt drabbat var Europa och USA som tappade efterfrågan på bortåt 100 Mton, vilket jag strax återkommer till.

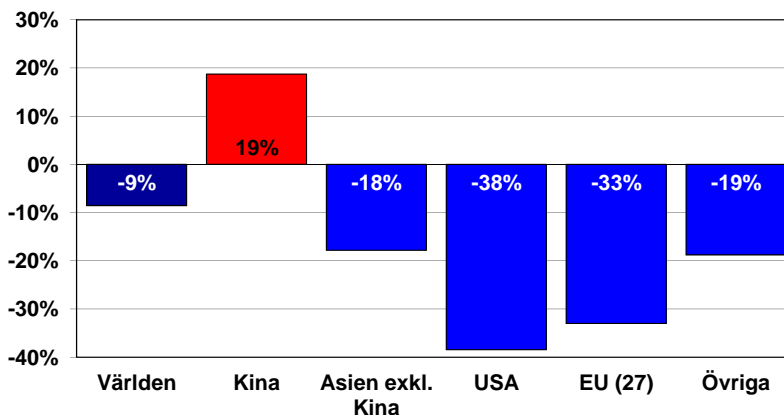
Tillförsel av handelsfärdigt stål i världen



Källa: World steel association
*) Prognos, oktober 2009

JERNKONTORET

Tillförsel av handelsfärdigt stål Procentuell förändring, 2009* jmf med 2008

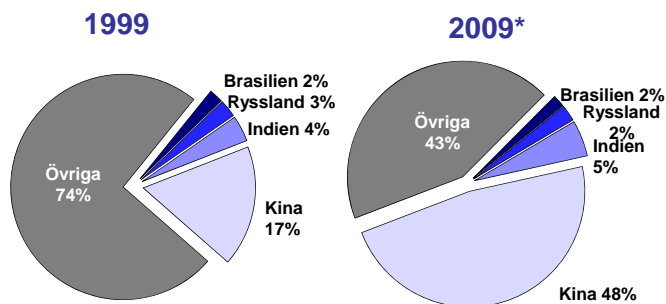


Källa: World steel association
*) Prognos, oktober 2009

JERNKONTORET

Som vi visat tidigare så har vi de senaste 10 åren sett en ganska kraftig förskjutning i det globala konsumtionsmönstret. Den kraftiga ökningen i tillväxtekonomierna har gjort att andelen för Europa & USA stadigt minskat och 2009 stod Kina ensamt för nästan halva världskonsumtionen av stål.

Tillförsel av handelsfärdigt stål BRIC-ländernas andel



Källa: World steel association
*) Prognos, oktober 2009

JERNKONTORET

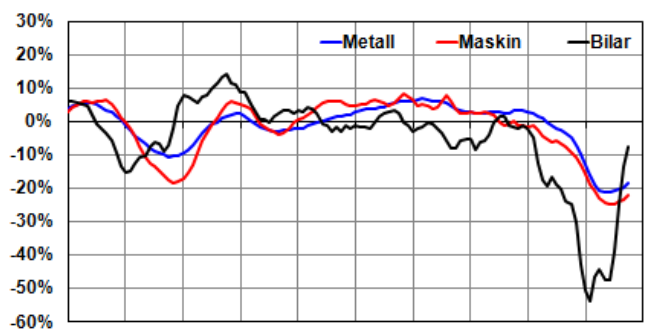
Jag nämnde nyss att både USA och Europa har drabbats mycket hårt under det gångna året. Om vi tittar på förändringarna i USA:s industriproduktion, dvs aktiviteten hos våra kunder, ser vi t.ex. att bilindustrin var i fritt fall under 2008.

Fallet fortsatte under 2009, även om det dämpades successivt under året med hjälp av en expansiv penningpolitik, statliga stimulanspaket och inte minst skrotningspremier för bilar.

Men det var inte bara skrotningspremier som drog igång bilförsäljningen i USA, som ni minns var bensinpriset, med amerikanska mått mätt, väldigt högt under 2008.

Försäljningen av stora "pick-ups" rasade, men när bensinpriset så sjönk tog den fart igen.

USA:s industriproduktion 12-månaders procentuell förändring



2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010

Källa: Federal Reserve
Bearbetning: Teknikföretagen

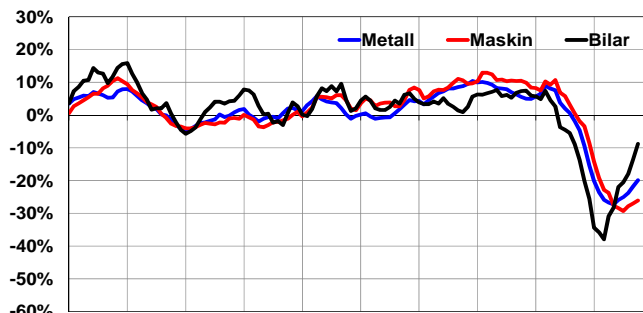
JERNKONTORET

Och som leverantör av detaljer till Fords F-150 så kan jag leva med att amerikanarnas miljömedvetenhet främst styrs av plånboken...

Om vi tittar på Europa så är utvecklingen i Tyskland särskilt viktig för vår del. Denna ser ut på ungefär samma sätt som i USA, dvs. med 30 – 40 procentiga fall i produktionen hos våra kunder.

Men även här har fallet successivt dämpas under året med hjälp av låga räntor, statliga stimulanser och skrotningspremier som sattes in tidigt för att stimulera bilförsäljningen.

Tysklands industriproduktion 12-månaders procentuell förändring



2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010

Source: Stat. Bundes Amt
Bearbetning: Teknikföretagen

JERNKONTORET

På den här bilden ser vi en motsvarande utveckling i Sverige och mönstret från både USA och Tyskland känner vi igen.

Men det finns en väsentlig skillnad. Det blev ännu värre här! Titta på bilindustrin. Ner 60 procent under första delen av året.

MEN hos oss infördes aldrig någon skrotningspremie för att stimulera försäljningen av bilar. Och när resten av världen satte in betydande stöd till den inhemska bilindustrin höll den svenska regeringen en närmast nyliberal linje vs fordonsindustrin.

Däremot satsades det betydande belopp för att undvika en kollaps i det svenska finansiella systemet, och framtiden får utvisa effekten av insatserna.

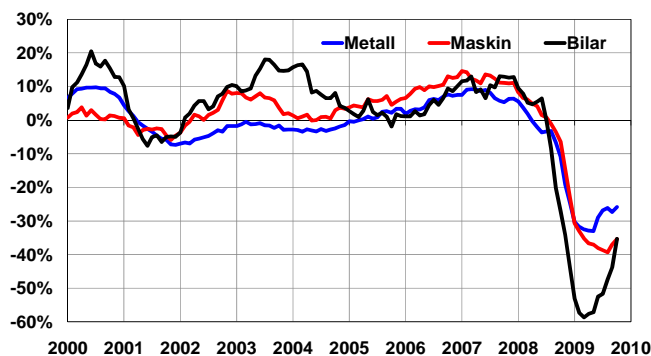
Sammanfattningsvis kan vi konstatera att produktionsminskningarna bland de viktiga stålkonsumenterna i USA och Europa inklusive Sverige resulterade i att efterfrågan på stål i dessa regioner föll med 30–40 procent föra året.

Stålindustrin i Sverige var bland de hårdast drabbade i Europa.

Den inhemska efterfrågan stördök och detta kombinerat med det kraftiga tappet i Europa, som står för 2/3 av svensk stålexport, medförde stora produktionsneddragningar.

Som ni kan se så mer än halverades den svenska produktionen under 1:a halvåret och i juli var den mer eller mindre noll.

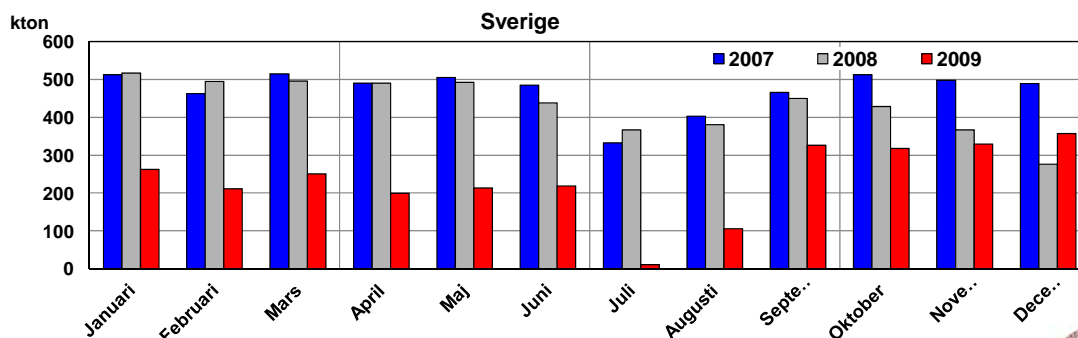
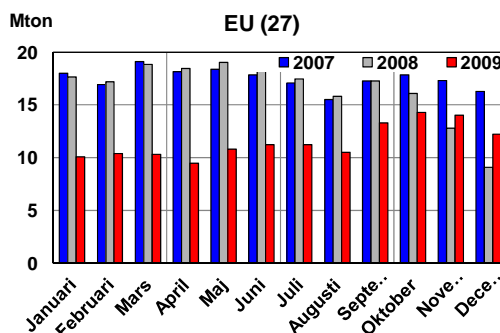
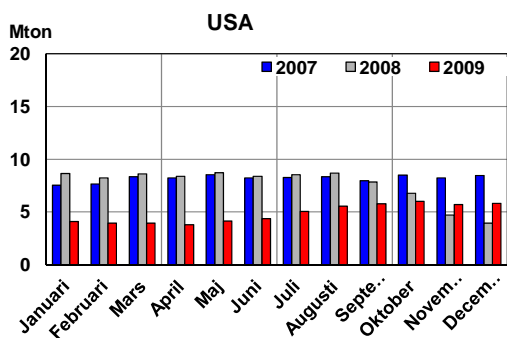
Sveriges industriproduktion 12-månaders procentuell förändring



Källa: SCB (3 mån glidande medelvärde)
Bearbetning: Teknikföretagen

JERNKONTORET

Råstålsproduktionen



Källa: World steel association

JERNKONTORET

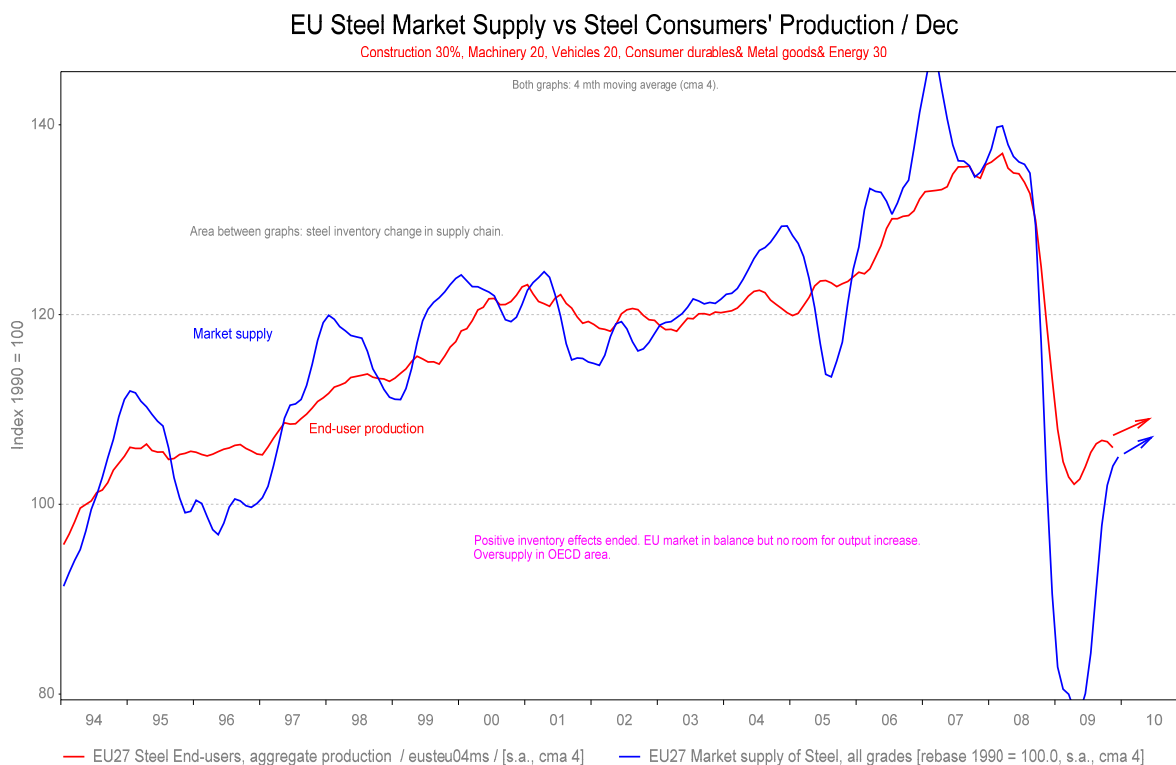


Efter semestern har dock produktionen tagit fart något. Och f.n. är man generellt tillbaka på en 70 procentig nivå jmf med de senaste toppåren. Efter ett katastrofår tycks vi alltså komma tillbaka ganska snabbt till ett normalt lågkonjunkturår...

Men hur kunde då stålproduktionen rasa med över 50 % när slutkundernas efterfrågan sjönk 30–40 %?!

Svaret finns naturligtvis i överlagring kombinerat med lagerneddragningar i samtliga led i tillverkningskedjan.

Som framgår av det här diagrammet så hade den långa högkonjturen – när stål var en bristvara – ackumulerat en rejäl fallhöjd.



Vi minns alla de överfyllda lagren av nya bilar i hamnarna och färdigställda entreprenadmaskiner som stod på rad hos tillverkarna. Vissa av våra kunders produktionstakt var periodvis faktiskt nere i 10 % av 2008 års nivå...

Vi har nu alla, återigen, blivit påmind om att lagerneddragningar av den här magnituden tar tid att återställa.

Nu tycks det dock som om merparten av lagren i försörjningskedjan är avvecklade och den stora frågan nu är väl om vi får se en klassisk "re-stocking" period eller om den trots allt svaga efterfrågan i kombination med företagens generellt dåliga likviditet gör den urvattnad.

När det gäller stålpriserna så visar den allmänna bilden att stålpriserna i fjol föll kraftigt i takt med att efterfrågan försvann. Priset på många av bulkprodukterna trycktes tillbaka till den nivå som var aktuell kring år 2003, dvs. perioden före den stora uppgången.

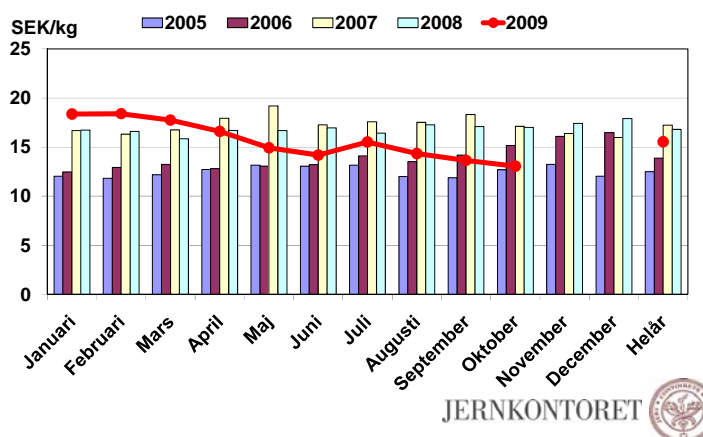
Tyska marknadspriser Index 2000=100



Men p.g.a. de svenska stålföretagens nischstrategi så skiljer sig prisutvecklingen på våra produkter från den allmänna bilden.

Det här diagrammet visar månadsvis hur det genomsnittliga kilopriset på svensk stålexport förändrats under de senaste åren. 2007 låg priset i snitt på drygt 17 kr/kg, 2008 på knappt 17 kr/kg och 2009 på 15,50 kr/kg. Jämfört med 2008 minskade det genomsnittliga kilopriset inte mer än 8 procent i fjol, samtidigt som råmaterialpriserna sjönk.

Sverige: Export genomsnittspris inkl. göt och ämnen

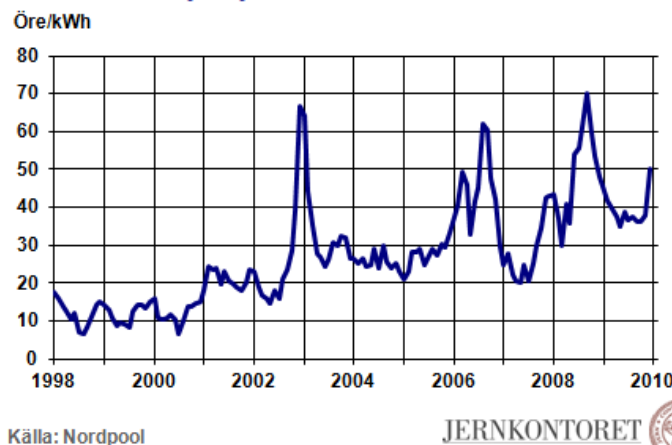


Förutsatt att mixen i stort är oförändrad visar detta att den svenska stålindustrin lyckats bibehålla relativt höga priser och marginaler genom krisen.

Samtidigt får vi inte glömma bort att vi fått stor draghjälp av vår svaga krona. Och så här i efterhand kan man krasst konstatera att det var tur för oss – som exporterar till övriga Europa – att det inte blev ett ja i folkomröstningen om EMU...

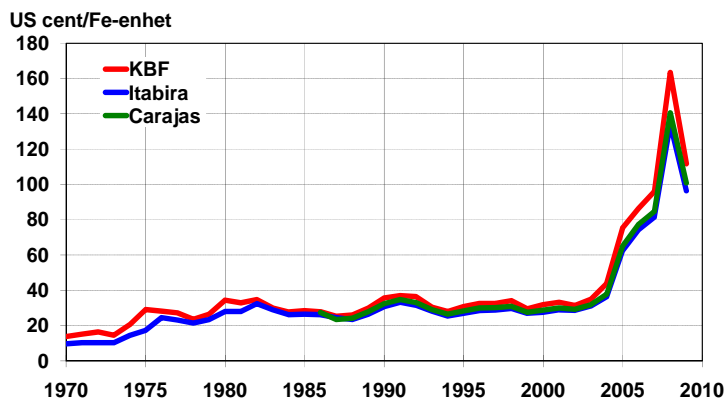
Vad som tvärtom inte har varit positivt för våra marginaler är det skenande elpriset. Det har nu gått så långt att basindustrin faktiskt tvingats att periodvis stoppa produktionen på grund av det höga elpriset. När man vet att den rörliga kostnaden för elproduktion med vattenkraft är ungefär 5 öre/kWh el och samtidigt får se att elpriset på Nordpool toppar på 14,70 kr/kWh är det lätt att inse att något är allvarligt fel i marknads- och konkurrenssituationen.

Elprisutveckling Spotpris, månadsmedel



Eftersom jag har berört elpriserna vill jag också nämna att även om priset på järnmalm backade ifjol, ligger det fortfarande på en ganska hög nivå. Efterfrågan på råvaror och metaller är totalt sett är ganska hyfsad. Sedan är det en annan sak att den är ojämnt fördelad geografiskt. Dessutom spår analytikerna en prisökning på kanske 20 procent i år.

Sinterfines, prisutveckling fob utlastningshamn



Källa: LKAB
Data t.o.m. 2009

JERNKONTORET



När det gäller priset på skrot så sjönk det i takt med den låga efterfrågan under första halvåret. Men som vi alla noterat så är det på väg upp igen. Och vi får hoppas att det är en indikation på bättre underliggande efterfrågan och inte bara drivet av spekulation i kombination med vinterförhållanden.

Prisutveckling av svenskt stålskrot klass 11



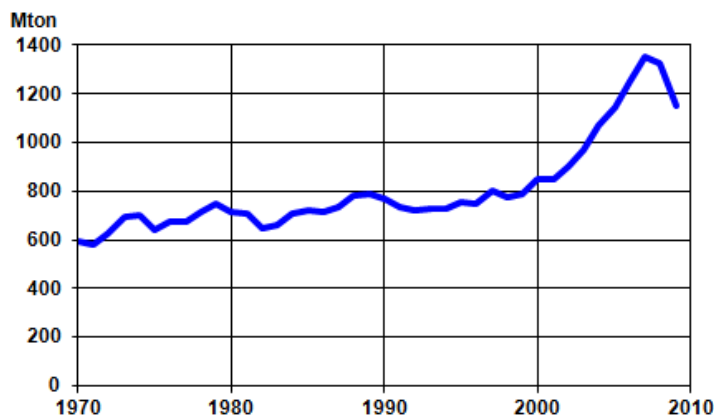
Källa: Järnbruksförnödenheter
Data t.o.m. december 2009

JERNKONTORET



Att sammanfatta det gångna året utan att titta på den globala produktionen vore att lämna en lucka. Totalt landande råstålsproduktionen på 1 220 Mton, dvs -8 % jmf med 2008 och i linje med behovet. Detta indikerar att även om lagren i USA och Europa sjönk kraftigt så torde lagren i övriga delar av världen ökat.

Världsproduktion av råstål



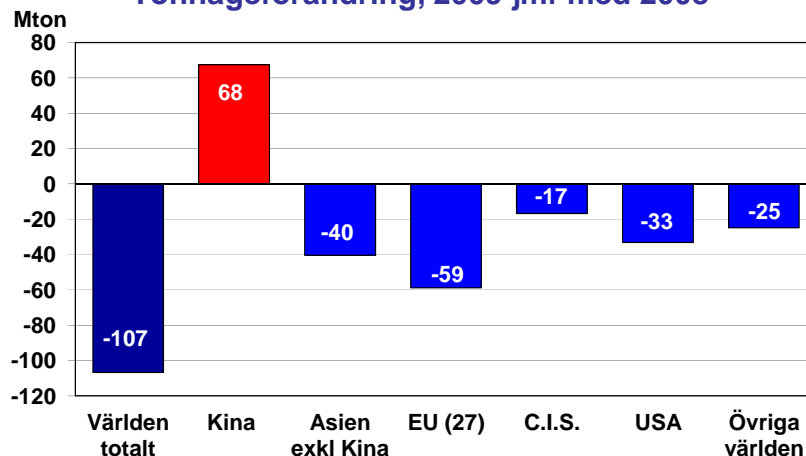
Källa: World steel association

JERNKONTORET



I likhet med stålkonsumtionen är produktionsfördelningen ojämnt fördelad geografiskt. I tider som dessa börjar protektionismens vindar blåsa och denna gång är inget undantag. En mängd tullar är införda mellan olika länder och antalet anti-dumping case tycks öka.

Produktionsförändring, råstål Tonnageförändring, 2009 jmf med 2008



Källa: World steel association

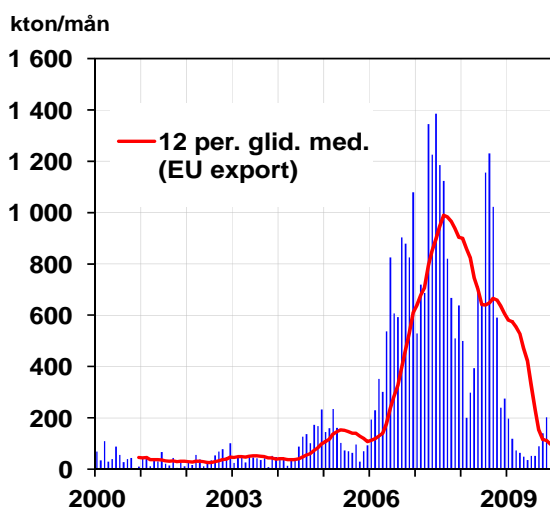
JERNKONTORET



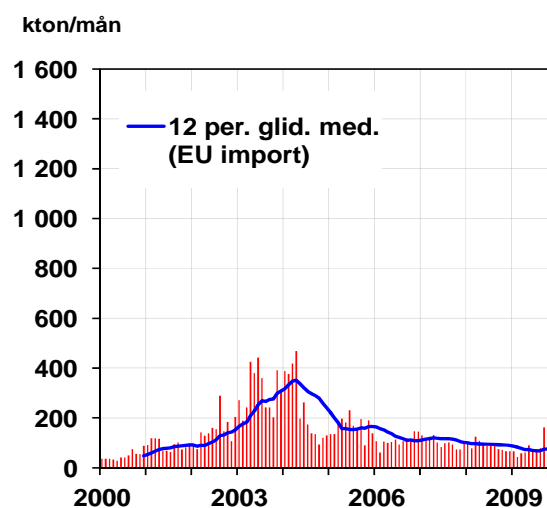
Fakta är dock att exporten från Kina till EU gick ned i tonnage under första halvåret men därefter återigen stigit.

Kinas utrikeshandel med EU Handelsfärdigt stål inkl göt och ämnen, tonnage

Export till EU



Import från EU



Källa: SvanData, China Customs
Data t.o.m. november 2009

JERNKONTORET

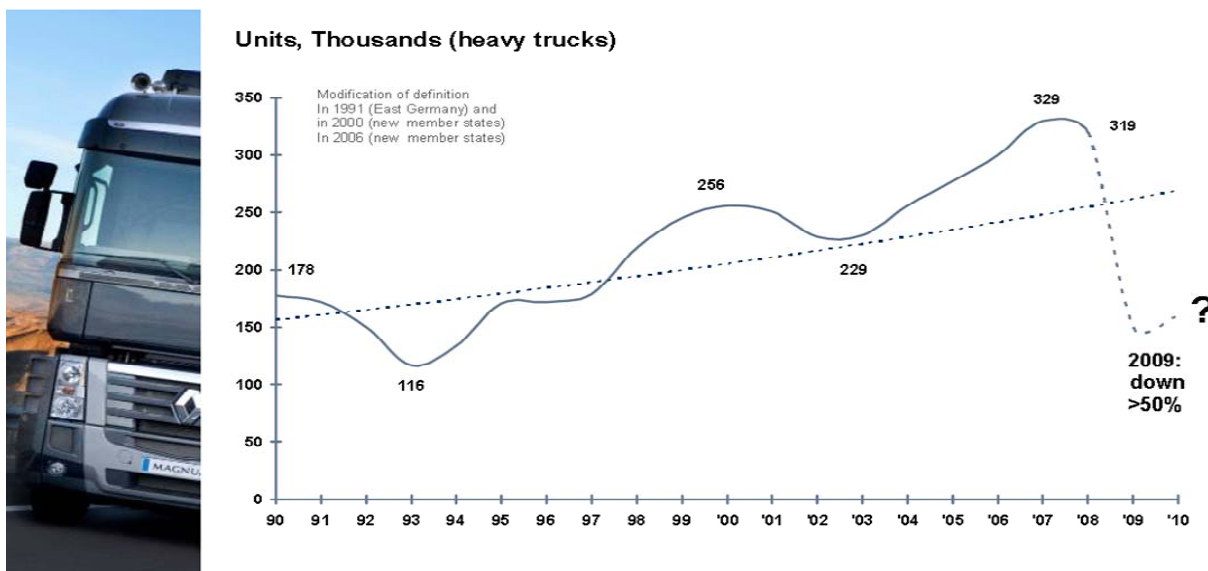


Om vi då börjar närma oss dagens tema kring fordonsindustrin och kopplingen till våra stålprodukter så kan vi konstatera att om vi haft det tungt i svenskt stålindustri så har faktiskt svensk fordonsindustri haft det än värre.

Osäkerheten kring SAAB:s långsiktiga framtid känns fortfarande stor (trots Spyker). Och Volvos volymer repar sig visserligen men merparten av de bästsäljande modellerna tillverkas i belgiska Gent, där man till skillnad från Sverige bl.a. har statstöd för korttidsarbete.

Lastbilssidan som haft en fantastisk volymutveckling de senaste 4-5 åren körde i diket, och ett tag var orderingången till och med negativ.

Heavy-duty truck market - Europe (EU members + Switzerland and Norway)



AB Volvo
Third Quarter 2009
10

VOLVO

Det man ibland glömmar bort är att Sverige – även om SAAB:s personbilar inte skulle överleva – fortfarande har tre stora fordonstillverkare. I ett land i Europas norra avkrokar, med 9 miljoner invånare.

Företag som i grunden är hälsosamt lönsamma, och som är världsledande i flera aspekter.

Och även om vi inte alltid jublar över den press fordonsindustrin sätter på oss leverantörer, så kan vi inte blunda för att det faktiskt utvecklar oss.

En hel del av den metodik vi använder i stålindustrin med avseende på kvalitetssäkring och förbättringsarbete kommer som bekant också därifrån.

Den väg som stålindustrin i Sverige valt, att fokusera på nischer där man är ledande, har visat sig framgångsrik.

Den innebär samtidigt att våra fordonstillverkare köper om jag får kalla det bulkvaror från annat håll. Samtidigt så hamnar faktiskt fortfarande en hel del av vårt stål i slutändan i fordon, men i krävande applikationer där vårt stål kommer till sin rätt.

Och det ska bli intressant att höra exempel på samspelet mellan våra respektive industrier i dagens föredrag som är:

Vart är fordonsindustrin på väg?

Svenåke Berglie, Fordons Komponent Gruppen

- **"Lätt-stål" – Bra egenskaper för lastbilar**
Hasse Johansson, Scania
- **Suzuki Garphyttan, fjäderstål för alla världens bilar!**
Jan Pieters, Suzuki Garphyttan
- **SSAB, en nischspelare inom bilindustrin**
Karl Gustav Ramström, SSAB

Med detta sagt så är det dags för mig att tacka för att ni har lyssnat. Och därmed lämnar jag över ordet till Svenåke Berglie, VD för Fordonskomponentgruppen.
