

Ausgabe 87/2021 21.10.2021

Markt dreht nach schwachem Start in den Oktober

- Weiterhin guter Auftragsbestand Stahlwerke und Gießereien
- Teilweise Produktionsdrosselungen aufgrund hoher Energiepreise und geringerem Ab-ruf der Automobilhersteller, aber guter Export
- Neuschrott weiterhin knapp, zum Jahresende verstärkt
- Inlandsmärkte uneinheitlich – erneut Nord-Süd-Gefälle
- Steigende Exportnachfrage beflügelt Preise auch im Inland

Die nach wie vor bestehenden Lieferengpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen führen zu Produktionsbeschränkungen in der Industrie. Die Probleme zeigen sich besonders stark bei Herstellern von Autos und Autoteilen. Immer noch sind Halbleiter Mangelware. Zudem haben die Preise für Stahl und andere Rohstoffe stark angezogen. Die meisten Autohersteller mussten deswegen ihre Produktion drosseln und schicken vermehrt Beschäftigte wieder in Kurzarbeit. Der Verband der deutschen Automobilindustrie (VDA) hat seine Prognose für das Jahr 2021 erneut reduziert. Es werden nur noch 2,9 Mio. Fahrzeuge erwartet. Dies bedeutet einen weiteren Rückgang um 3% gegenüber dem sehr schwachen Vorjahr 2020, als die Produktion um 25% zurückgegangen war. Das Problem des Nachschubs und der steigenden Preise ist bei weitem nicht auf die Autoindustrie begrenzt. Auch der Maschinenbau ist vom Materialmangel betroffen. Dadurch ist das Neuschrottaufkommen weiterhin sehr begrenzt. Zusätzlich tendieren die Neuschrottbestände im Handel gegen Null.

Doch während Lieferengpässe den Aufschwung der deutschen Wirtschaft eher vorübergehend dämpfen sollten, drohen die anziehenden Energiepreise zum Wachstumsrisiko zu werden. Die führenden Wirtschaftsinstitute haben ihre Wachstumsprognose für das laufende Jahr auf 2,4% abgesenkt, im Frühjahr waren sie noch von 3,1% ausgegangen. Zudem hat die teure Energie die deutsche Inflationsrate im September erstmals seit 1993 über die Vier-Prozent-Marke getrieben.

Positiv zu bewerten sind jedoch die nach wie vor vollen Auftragsbücher der Unternehmen. Auch die Produktionserwartungen der Unternehmen sind zuletzt wieder gestiegen, da sie mit Nachholeffekten wegen der Corona-Pandemie rechnen.

ANSPRECHPARTNER
Daniela Entzian
Geschäftsführerin
T: +49 211 828953-25

HERAUSGEBER
BDSV e. V.
Berliner Allee 57
40212 Düsseldorf
T: +49 211 828953-0

**BDSV**
Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling-
und Entsorgungsunternehmen e. V.

Laut dem jüngsten Bericht der WV Stahl hat sich die Erholung der Rohstahlproduktion auch im 3. Quartal fortgesetzt und liegt mit knapp 30 Mio. t in den ersten 9 Monaten rund 16% über dem Wert des Vorjahreszeitraums. Bis Jahresende ist mit einer Produktion von fast 41 Mio. t (+ ca. 15%) zu rechnen. Im Oktober war bei Werken, die hauptsächlich für die Autoindustrie produzieren, jedoch vereinzelt von Produktionsdrosselungen die Rede. Manche Schrottmengen könnten daher möglicherweise erst im November zur Auslieferung kommen. Zudem kündigen einige EAF Produzenten in Europa an, ihre Produktion aufgrund der hohen Energiepreise in Spitzenlastzeiten gezielt abzuschalten, teilweise soll die Produktion sogar für mehrere Tage gestoppt werden. Bisher war der Schrottbedarf der Werke im Oktober jedoch gut. Neuschrott ist aufgrund der Produktionsprobleme immer noch sehr knapp. Nachdem die Verhandlungen zu Monatsbeginn noch mit fallenden Preisen gestartet sind, hat sich der Markt gedreht, als sich der Exportmarkt stabil entwickelt hat. Richtung Türkei kam es in nur 3 Wochen zu deutlichen Preissteigerungen von 70 - 75 USD/t. Durch den anziehenden Tiefseemarkt zeichnet sich innerhalb Deutschlands ein Nord-Süd-Gefälle ab. Je später die Abschlüsse im Monatsverlauf erfolgten, umso geringer waren die Abschläge im Vergleich zum Vormonat. Bei Neuschrott blieben die Preise in manchen Regionen je nach Sorte auch unverändert zum Vormonat.

Die Regionen im Einzelnen:

- Im **Westen** blieben die Neuschrottpreise aufgrund des knappen Angebots weitgehend stabil. Es kam je nach Sorte zu Rücknahmen von 0 bis -10 €/t bei Neuschrott, bei Altschrott bis zu -20 €/t. Der Bedarf war gut. Allerdings hatte ein Großverbraucher im Westen die Preise, ausgehend von einem hohen Preisniveau im Vormonat, um bis zu 50 €/t je nach Sorte nach unten angepasst.
- Im **Norden** hatte man zu Monatsbeginn mit schwächeren Preisen gerechnet. Der feste Exportmarkt beeinflusste jedoch zunehmend die Preisfindung im Inland. Bei meist unveränderten Preisen hätte manches Werk vermutlich gerne noch ein bisschen mehr Schrott bekommen. Die Produktion ist gut. Nur vereinzelt ist von einem Stillstand zu hören. Die höheren Energie- und Treibstoffpreise spiegeln sich in den Transportkosten wider.
- Die Werke im **Osten** hatten einen guten Bedarf. Der Preistrend war überwiegend unverändert. Allerdings machen den Verbrauchern die hohen Energiekosten zu schaffen.

- Im **Süd-Westen** machte sich der schwierige Italienmarkt bemerkbar. Es wurden von dort kaum Mengen nachgefragt. Zu Monatsbeginn war man zunächst von schwächeren Preisen ausgegangen. Im Monatsverlauf blieben die Preise jedoch bei normalem Bedarf und noch guter Bevorratung stabil.
- Im **Süden** gab es Preisreduzierungen von -10 bis -30 €/t bei normaler Produktion aber noch guter Bevorratung.
- An der **Saar** blieben die Preise unverändert bei guter Bevorratung der Werke und ausreichender Schrottverfügbarkeit. Beim Bedarf gab es nur leichte Einbremsungen, da die Auftragslage immer noch gut ist.
- Auf den **europäischen Nachbarmärkten** blieben die Preise stabil, in den Niederlanden, Belgien, Frankreich bei 0 bis -10 €/t, in Luxemburg ebenfalls unverändert bei gutem Bedarf.
- In **Italien** war der Markt schwierig. Viele Werke waren gut bevorratet, die Auftragslage lässt teilweise zu wünschen übrig. Insgesamt lief wenig Schrott nach Italien. Es kam dort zu Preisreduzierungen von -20 bis -30 €/t. In der **Schweiz** führen hohe Energiepreise zu teilweise eingeschränkter Produktion. Die Auftragslage ist normal. Es gab Preiskorrekturen von -10 bis -15€/t bei Neuschrott, bei Altschrott teilweise bis -20 €/t je nach Sorte und Qualität. In **Polen und Tschechien** waren die Preise unverändert bei gutem Bedarf. **Österreich** hatte früh abgeschlossen bei normalem Bedarf. Es kam zu Preisreduzierungen von -15 bis -30 €/t bei Neuschrott, allerdings bei starken Preissteigerungen in den Vormonaten und -30 bis -40 €/t bei Altschrott.

Gießereien:

Die Nachfrage bei Automobilzulieferern ist erstmals etwas reduziert. Die Preise blieben bei ansonsten guter Nachfrage weitgehend unverändert zum Vormonat.

Tiefseemarkt:

Die türkischen Verbraucher profitieren von sehr guten Absatzmöglichkeiten in Asien und decken sich derzeit mit Schrott im Tiefseemarkt ein. Seit Ende September kam es in nur 3 Wochen zu stark steigenden Preisen von ca. 70-75 USD/t. Die Erlössituation für Exporteure hat sich deutlich verbessert.

Auch Produzenten in Vietnam, Indonesien und Südkorea haben insbesondere Aufträge zur Knüppelfertigung aus China und daher ebenfalls einen hohen Schrottbedarf. In Japan stützen derzeit hohe Stahlpreise den Schrottmarkt. Es kommt zu wöchentlichen Preissteigerungen.

Das knappe Schrottangebot auf dem US-amerikanischen Exportmarkt stützt dort ebenfalls die Preise und die Erwartungen, dass die Inlandspreise merklich anziehen werden.

Ausblick November

- Der Ausblick bleibt schwierig. Selbst wenn sich die Lieferkettenproblematik etwas entschärfen sollte, bleiben die hohen Energiepreise eine Gefahr für das Wachstum.
- Der hohe Auftragsüberhang der Stahlindustrie wird weiter abgebaut, der Schrottengpass wird sich verstärken.
- Produktionskürzungen der Stahlhersteller in China aufgrund von Energieengpässen und aus Klimaschutzgründen führen jedoch zu einer guten Auftragssituation der Wettbewerber in Südostasien und in der Türkei, sodass die Nachfrage nach Schrott international gestützt wird. Auch in den USA sind die Erwartungen für das Q4 und Q1 2022 durchaus positiv.