



## Schrottmarktbericht Januar

### **Gute Nachfrage bei erhöhtem Schrottangebot**

Redaktionsschluss 19.01.2018

#### **Rückblick**

Im Berichtsmonat Januar hoben die Werke ihre Einkaufspreise je nach Werk und Sorte um durchschnittlich etwa € 10 pro Tonne an, wobei die Preisspanne bei € 5 bis € 20 pro Tonne lag. Je später der Abschluss erfolgte, desto geringer war die Erhöhung. Statt der von einigen Händlern erwarteten starken Schrottnachfrage hatten die Verbraucher „nur“ einen guten, den üblichen Produktionseinschränkungen im Januar angepassten Bedarf. Einige Werke verfügten über Mengen, die sie bereits im Dezember bestellt und im Januar abriefen. Diese Nachlaufmengen gepaart mit einem erhöhten Angebot des Handels, der Bestandsmengen auflöste, schwächten das Marktniveau. Der Exportmarkt geriet ebenfalls zunehmend unter Preisdruck, sodass die noch zum Jahreswechsel vorhandene Euphorie hinsichtlich stark steigender Preise rasch verfliegen war.

Bei einem leicht verminderten Bedarf lag die Preisspanne im Westen je nach Werk, Sorte und Zeitpunkt des Abschlusses bei € 5 bis € 20 pro Tonne. Im Osten Deutschlands erhöhten die Verbraucher ihre Preise um € 5 bis € 10 pro Tonne, wobei eines der Elektrostahlwerke erst am 22.01.2018 die Produktion wieder aufgenommen hat und nur einen geringen Bedarf hatte. Im Norden wurden bis zu € 10 pro Tonne mehr bezahlt und im Nordwesten € 5 bis € 10 pro Tonne. Im Süden lag die Erhöhung bei € 10 pro Tonne, wobei nur Neuschrott gesucht wurde. Im Südwesten war der Bedarf wegen Instandhaltungsarbeiten eines Abnehmers reduziert. Das Preisniveau lag je nach Zeitpunkt des Abschlusses bei unverändert bis zu € 8 pro Tonne.

Der Handel meldete in einigen Regionen eine geringe Nachfrage nach Spänen, was sich in einer Preiserhöhung am unteren Rand der vorgenannten Bandbreite widerspiegelte, während die Nachfrage nach Neuschrotten wie zum Beispiel nach Blechabfällen als sehr hoch beschrieben wurden.

#### **Nachbarländer**

**Italienische Werke** zahlten bei guter Auslastung und optimistischer Stimmung durchschnittlich € 5 bis € 10 pro Tonne je nach Werk und Sorte mehr als im Dezember. Die am Monatsbeginn erhofften € 20 Aufschlag pro Tonne ließen sich nicht durchsetzen. Wegen diverser Probleme bei den Bahntransporten aus Deutschland bevorzugten die Werke wie schon im Vormonat inländische Lieferanten. Die Auftragslage der Werke, die für die Automobilindustrie und den Maschinenbau produzieren, ist nach Aussagen von Marktkennern im ersten Halbjahr 2018 positiv, sodass vorerst mit eher stabilen Schrottpreisen gerechnet wird. In **Luxemburg** zahlte der Verbraucher nach anfänglichem Zögern € 7,50 pro Tonne mehr als im Vormonat für alle Sorten. Der Bedarf war dann entgegen der Ankündigung am Monatsanfang doch etwas geringer. Die Preiserhöhungen der **französischen Werke** lagen bei gutem Bedarf aus Deutschland € 7 bis € 10 pro Tonne. Die gute Schrottnachfrage in **Polen** führte zu Preiserhöhungen je nach Werk und Sorte von € 8 bis € 12 pro Tonne. Trotz der höheren polnischen Preise, sind Exporte aus grenznahen Gebieten nach Deutschland nach wie vor lohnenswert. Eine anhaltend hohe Lieferleistung zeigten **tschechische Händler**. Dies bestätigt der Trend, ablesbar in den bis November 2018 vorliegenden vorläufigen Zahlen der Außenhandelsstatistik des Statistischen Bundesamtes. Danach sind denn in den ersten 11 Monaten des vergangenen Jahres die Schrottimporte aus Tschechien gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres um 23 Prozent bzw. um knapp 150.000 Tonnen auf fast 800.000 Tonnen gestiegen. Wenig Bedarf hatten die Verbraucher in der **Schweiz**. Sie passten sich den Preiserhöhungen im Süden und Südwesten Deutschlands mit rund € 10 pro Tonne Aufschlag gegenüber Dezember an. Im **Vereinigten Königreich** gingen die Schrotthändler inspiriert von der Entwicklung der Tiefseepreise in die Januarpreisverhandlungen. Eine starke Lieferleistung des Handels und die Abschwächung im Tiefseemarkt verhinderte eine noch deutlichere Preiserhöhung. Je nach Sorte stiegen die Preise um rund € 14 bis € 23 pro Tonne.

#### **Gießereien**

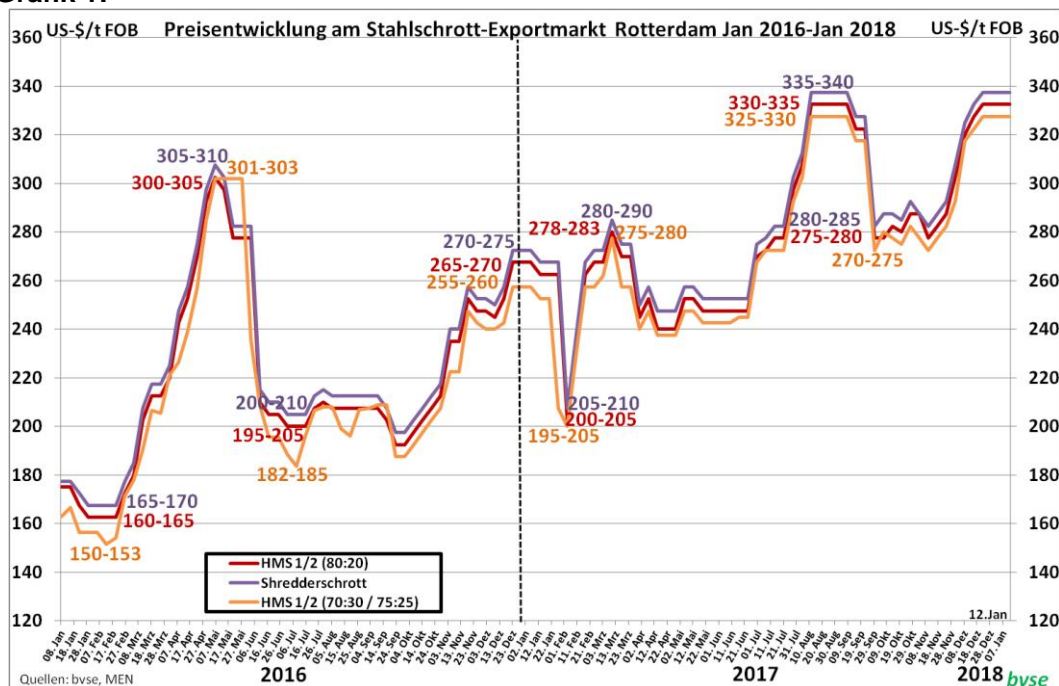
Gießereien, deren Einkaufspreise an keinen Index gebunden sind, waren bereit wegen ihres hohen Bedarfs € 10 pro Tonne mehr als im Vormonat zu zahlen. Insbesondere die Hersteller, die für die Automobilindustrie und den Maschinenbau produzieren, sind sehr gut ausgelastet und suchen Schrott. Hier übersteigt die Nachfrage das Angebot. Die Roheisenpreise werden von den hohen Erz- und Kokskohlepreisen gestützt und haben im Zuge der international gestiegenen Schrottpreise angezogen. Der starke Euro unterstützt die Importeure, dennoch sind die Erhöhungen so stark, dass die Verbraucher auch in € mehr bezahlen müssen. Wie

sich die jüngst bekannt gewordenen wechselnden Eigentumsverhältnisse bei verschiedenen Gießereien auswirken werden ist noch unklar.

### Türkische Preiskorrektur

Mit ihrer sehr geschickten Einkaufstaktik ist es den türkischen Verbrauchern einmal mehr gelungen, Preisreduzierungen durchzusetzen. Durch Abwesenheit ist es den türkischen Verbrauchern gelungen, den Preis für die Standardsorte HMS 1/2 (80:20) um rund US-\$ 10 bis US-\$ 20 pro Tonne zu senken. Wie nachhaltig diese in einem wie es scheint robusten Markt sein werden wird sich zeigen. Bei Redaktionsschluss war noch kein Trend für die weitere Entwicklung erkennbar.

**Grafik 1:**



### Richtung unklar

Eine Einschätzung über die Preisentwicklung im kommenden Monat ist schwierig. Die hohe Lieferbereitschaft des Handels hat ein Überangebot an Schrott signalisiert und deutet fallende Preise an. Die Konjunktur in Deutschland brummt allerdings und die Stahlwerke sind sehr gut ausgelastet, vielleicht kommt es daher lediglich zu einem Abbau von Preisspitzen. Es ist durchaus möglich, dass die Preise im kommenden Monat wegen der aktuell schwächeren Exportpreise Anpassungen im Inland erfahren und auf Dezemberebene zurückgehen, wobei nach Einschätzung einiger Händler spätestens im März wegen des als stabil eingeschätzten Marktumfeldes wieder eine Erholung einsetzen sollte.

Sowohl das Stahlpreis- als auch das Schrottpreisniveau sind hoch und waren laut Presseberichten im vergangenen Jahr durchaus gewinnbringend für die Marktteilnehmer. Umso bedauerlicher ist es, dass seit September keine konkreten Produktionsdaten der deutschen Stahlindustrie zur Verfügung stehen und daher nur eine subjektive Schätzung erfolgen kann, die sich an den allgemeinen Konjunkturdaten der deutschen Wirtschaft orientiert. Der bvse geht nach wie vor von einer Rohstahlproduktion von rund 43,5 Mio. Tonnen aus und vermutet einen prozentual höheren Schrottverbrauch als im vergangenen Jahr.

Nicht unerwähnt bleiben dürfen die ungelösten logistischen Probleme des Handels. In gewissen Regionen klappt mittlerweile der Bahntransport mehr oder minder zufriedenstellend, in anderen stellt er die Beteiligten jedoch vor kaum lösbare Probleme. Ein Ausweichen auf die Straße, sofern es möglich ist, erweist sich als schwierig, denn neben den Engpässen beim Frachtraum und dem Fahrpersonal nutzen die Spediteure die Lage, indem sie an der Preisschraube drehen. Die Nutzung der Wasserwege wird durch zunehmende Extremwasserlagen unkalkulierbarer, die Binnenschifffahrt ist daher keine verlässliche Alternative mehr.