



Schrottmarktbericht Oktober

Fester Markt

Redaktionsschluss 22.09.2018

Rückblick

Die Schrotteinkaufspreise der deutschen Verbraucher bewegten sich im Berichtsmonat Oktober je nach Werk und Sorte im Rahmen von unverändert bis zu einer Erhöhung von rund € 10 pro Tonne. Durchschnittlich stiegen die Preise gegenüber dem Vormonat um bis zu € 5 pro Tonne. Angebot und Nachfrage bezeichneten Marktteilnehmer als ausgeglichen, wenn auch die Ein- und Ausgangslieferungen regional stark unter dem extremen Niedrigwasser wichtiger Wasserstraßen zu leiden hatten. Ein ostdeutsches Stahlwerk ließ die Preise gegenüber September unverändert. Die übrigen erhöhten sie bis zu € 9 pro Tonne, wobei die Steigerung am oberen Ende der Spanne einem Nachholbedarf eines Verbrauchers aus dem Vormonat entsprach. Lieferanten und Verbraucher sprachen für Ostdeutschland von einem überschaubaren Aufkommen. Im Westen waren die Preise unverändert bis leicht höher als im Vormonat, während im Norden und Nordwesten je nach Sorte und Werk bis zu € 5 pro Tonne mehr bezahlt wurden, wobei der Abfluss über Container in Drittländer deutlich spürbar war. Im Süden Deutschlands war das Mengenangebot recht hoch, da wegen des Rheinniedrigwassers kaum noch Mengen per Schiff in den Südwesten verbracht werden konnten. Die Preiszuschläge reichten bei manchen Lieferanten gerade um die gestiegenen Frachtkosten zu decken.

Angespannte Logistik

Die für den Schrotthandel entscheidenden Verkehrsträger Schiene, Wasser und Straße stehen in unterschiedlicher Weise unter Druck. So hinkt das Waggonangebot der Deutschen Bahn seit Jahren hinter dem Bedarf her und während der Hochkonjunktur kommen die Versäumnisse zu Lasten der Kunden voll zum Tragen. Durch das extreme Niedrigwasser beispielsweise des Rheins fallen die Frachtkapazitäten der Binnenschiffe nahezu komplett aus. Die Verlagerung der Transporte von der Schiene und dem Wasser auf die Straße führt dort zu einer extremen Anspannung bei den Frachtkapazitäten. Hinzu kommt, dass trotz besserer Bezahlung und damit steigenden Kosten der Fahrermangel überall spürbar ist. Sowohl für die Verbraucher als auch die Lieferanten hat diese Situation extreme Folgen, weil die Produzenten ihre Produktion nicht zeitnah ausliefern können oder die benötigten Rohstoffe nicht zu den vereinbarten Terminen geliefert werden können. Bei den betroffenen Wasserlägern des Schrotthandels werden die Lagerkapazitäten knapp und die Kapitalbindung steigt. Alles in allem führt die angespannte Lage zu einem verzerrten Marktbild.

Nachbarländer

Italienische Stahlwerke haben zu weitgehend unveränderten Preisen gegenüber dem Vormonat ihren Schrott aus Deutschland beschafft. **Tschechische** und **polnische Lieferanten** zeigten beim Lieferumfang in Richtung Deutschland Zurückhaltung, weil die heimischen Werke gut beschäftigt waren, zum Teil wettbewerbsfähigere Preise zahlten und daher aus grenznahen Gebieten geringere Mengen nach Deutschland geflossen sind. Der Verbraucher aus **Luxemburg** ließ bei normalem Bedarf seine Einkaufspreise je nach Sorte unverändert bzw. bezahlte bis zu € 5 pro Tonne mehr. In diesem Rahmen bewegten sich auch die Beschaffungspreise in den **Niederlanden, Belgien und Frankreich**. In der **Schweiz** blieben die Preise genau wie im **Vereinigten Königreich (VK)** unverändert. Im VK übten die Werke zwar am Monatsanfang Druck auf die Lieferanten aus um die Preise zu reduzieren, nachdem jedoch die Folgen des regen Containerhandels mit Süd-, Südostasien und Indien in Form eines knapper werdenden Inlandangebots spürbar wurden, blieben die Preise stabil. Bessere Preise konnten einige Händler dann bei Lieferungen an Exporteure erzielen, die zum Teil Probleme hatten, zur Auslieferung bereitstehende Schiffe zu füllen. Marktteilnehmer äußerten sich dahingehend, dass der Schrottzulauf zu den Lägern nicht den Erwartungen entsprochen habe.

Gießereien

Die an keinen Preisindex gebundenen Gießereien kauften je nach Sorte und Abnehmer den Schrott zu

unveränderten bis leicht höheren Preisen ein. Der Bedarf war je nach Produkt unterschiedlich. Die Schrottversorger von Zulieferern der Automobil- oder Windenergieindustrie spürten die nachlassende Produktion, die insbesondere bei der Automobilindustrie auf die verzögerten Anpassungen an den neuen weltweit geltenden Abgastest zurückgeführt werden. Die Dieseldiskussion und die Turbulenzen um die Halberg Guss Gruppe beeinträchtigten die Stimmung zusätzlich. Der immer noch hohe Auftragsbestand bei den übrigen Gießereien führte zu zufriedenstellenden Bestell- und Abnahmemengen. Die internationalen Beschaffungspreise für den Rohstoff Roheisen sind genau wie die Erz- und Kohlepreise nach wie vor fest.

Taktieren

Die Währungsprobleme und die weltweite Abschottung zum Schutz der eigenen Stahlproduktion schränken die Handelsmöglichkeiten der stark exportorientierten türkischen Stahlwerke ein. Um trotz der künstlichen Barrieren wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen sie ihre Verkaufspreise reduzieren. Es ist ihnen im Oktober jedoch nicht gelungen die Schrotteinkaufspreise entsprechend anzupassen, da die Lieferanten wegen des knappen Schrottangebots einerseits und wohl wegen der schwierigeren Finanzierungsmodalitäten andererseits ihre Preisforderungen durchsetzen konnten. Die türkischen Verbraucher deckten ihren unverändert hohen Importbedarf für November überwiegend im Baltikum und in Kontinentaleuropa. Einige Exporteure erhöhten ihre frei Tiefseelagerpreise im Laufe des Monats, da sie wegen des Niedrigwassers im Hinterland Probleme hatten, rechtzeitig Material für die bereits verkauften Schiffe zu bekommen.

Schlussbemerkungen

Auf Grund der logistischen Engpässe gehen viele Marktteilnehmer für den kommenden Monat von unveränderten Preisen aus. Im Handelsmarkt gibt es dort, wo die Abhängigkeit vom Frachtmedium Schiff groß ist, Bestrebungen die Preise zu reduzieren, um die erheblichen Belastungen hinsichtlich der Lagerkapazitäten und des damit verbundenen steigenden Liquiditätsbedarfs zu schultern. Da aber der Schrottzulauf zu den Werken regional sehr unterschiedlich war, könnte dieser durch sinkende Preise noch schwächer werden. Auf der betroffenen Abnehmerseite hat das anhaltende Niedrigwasser zu einer gedrosselten Produktion geführt, weil beispielsweise Instandhaltungsarbeiten, die für einen späteren Zeitpunkt vorgesehen waren, vorgezogen werden. Die befragten Marktteilnehmer gehen jedoch von einer weiterhin robusten Nachfrage der Verbraucher aus, da deren Auftragslage nach wie vor gut ist. Das anspruchsvolle Marktumfeld verlangt flexible Reaktionen, sodass langfristige Planungen häufiger durch ad hoc Entscheidungen ersetzt werden müssen um den Herausforderungen begegnen zu können.