

Stahlschrott im Rampenlicht

Stahlschrott hat in der jüngsten Vergangenheit Karriere gemacht. Die explodierende Nachfrage aus Asien, insbesondere aus China, haben das Material zum hartumkämpften, heißbegehrten Rohstoff-Star gemacht. Auf dem Frühjahrskongress des Bureau of International Recycling (BIR) stand Stahlschrott ebenfalls im Mittelpunkt. Die Tagung brachte interessante Erkenntnisse über die Lage des Weltmarkts.

China spielt immer noch eine dominierende Rolle im Weltstahlmarkt. Doch auch andere Märkte rund um den Globus sind interessant und lohnen einen näheren Blick. Indien wird etwa aller Voraussicht nach künftig zu einem

wichtigen Spieler. Ikbal Nathani berichtete auf dem BIR-Kongress über interessante Entwicklungen in seinem Heimatland. Die indische Stahlproduktion im Geschäftsjahr 2003/2004 sei im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 7,4 Prozent auf 36,15 Millionen Tonnen gestiegen. Der Verbrauch von Fertigstahl ist um 5,2 Prozent auf 30,4 Millionen gestiegen. Im vergangenen Jahr lag der Konsum noch bei 28,89 Millionen Tonnen. Die indische Stahlindustrie habe ein Rekordjahr hinter sich, so Nathani. Alle Stahlwerke seien profitabel gelaufen, mit einer Auslastung von 110 bis 120 Prozent der Kapazität. Die meisten Stahlwerke planen, ihre Produktionskapazität in den kommenden Jahren deutlich auszuwei-

ten. Bis zum Jahr 2006 soll die Stahlnachfrage in Indien auf 38 Millionen Tonnen wachsen. Für das Jahr 2010 prognostizieren Fachleute bereits eine Menge von 52 Millionen Tonnen. Und das rasante Wachstumstempo soll auf Dauer anhalten: Die Vorhersage für das Jahr 2020 geht von einer in Indien nachgefragten Stahlmenge von 100 Millionen Tonnen aus.

Hoher Nachholbedarf in Indien durch geringen Stahlverbrauch

Indien befindet sich in einer guten Position, so Nathani: Mit einer Bevölkerung von mehr als einer Milliarde Menschen, riesigen Beständen an Eisenerz, vielen vorhandenen Arbeitskräften und einer wachsenden Inlandsnachfrage hätte das Land beste Voraussetzungen, um zu wachsen. Der Stahlverbrauch pro Kopf sei in Indien immer noch gering. Er liege bei nur 30 Kilogramm pro Kopf. In China hingegen werden 150 kg pro Kopf verbraucht, in den USA gar 460 kg. Derzeit sei Indien der neuntgrößte Stahlhersteller der Welt. Allerdings hätten die steigenden Rohstoffpreise die Stahlproduktion etwas gedämpft. Einige Stahlwerke hätten beschlossen, Kohlestaub einzublasen, und so die Produktionskosten zu senken. Sie planen, kurzfristig den Schrotteinsatz von derzeit fünf auf 15 Prozent zu steigern. Die Koksversorgung aus China sei knapp geworden, da die Zahl der Exportlizenzen gering sei. Indische Stahlwerke zahlten bis zu 5.000 US-Dollar pro Tonne. Derzeit pendelte der Preis zwischen 450 und 455 US-Dollar je Tonne. Stahlwerke, die Eisenschwamm benutzen, seien voll ausgelastet. Die Preise je Tonne Eisenschwamm lagen laut Nathani in Indien je Tonne zwischen 215 und 220 US-Dollar. In diesem Jahr sind die Preise deutlich angestiegen: auf 305 bis 310 US-Dollar je Tonne. Trotz des Anstiegs der Rohstoffpreise hätten die Stahlwerke gute Gewinne eingefahren, unterstrich Nathani. Die Schrottimporte in Indien würden weiter steigen, trotz eines Importzolls von fünf Prozent auf Schmelzschrott. Die Zölle auf anderen Schrott und Schiffe sind sogar deutlich höher: Sie liegen bei 15 Prozent. Der indische Schrottpreis habe im dritten Quartal noch bei 210 US-Dollar je Tonne gelegen, derzeit liege er zwischen 270 und 280 US-Dollar. Die Preise geben allerdings nach, im Gleichschritt mit den Schrottpreisen in Europa und

Analysen und Prognosen über den indischen und russischen Stahlschrottmarkt

Ikbal Nathani, Indien:

- > Die indische Stahlproduktion im Geschäftsjahr 2003/2004 ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 7,4 Prozent auf 36,15 Millionen Tonnen gestiegen.
- > Der Verbrauch von Fertigstahl ist um 5,2 Prozent auf 30,4 Millionen gestiegen. Im vergangenen Jahr lag der Konsum noch bei 28,89 Millionen Tonnen.
- > Die meisten Stahlwerke planen, ihre Produktionskapazität in den kommenden Jahren deutlich auszuweiten.
- > Bis zum Jahr 2006 soll die Stahlnachfrage in Indien auf 38 Millionen Tonnen wachsen. Für das Jahr 2010 prognostizieren Fachleute bereits eine Menge von 52 Millionen Tonnen.
- > Die Vorhersage für das Jahr 2020 geht von einer in Indien nachgefragten Stahlmenge von 100 Millionen Tonnen aus.

Denis Ilatovsky, Russland:

- > In den ersten vier Monaten des laufenden Jahres ist die Sammelmenge an Stahlschrott deutlich gestiegen: Sie lag bei 7,7 Millionen Tonnen und damit 42 Prozent über dem Vorjahreswert.
- > Der Export aus Russland lag bis Ende April bei 3,3 Millionen Tonnen. Damit beträgt die Menge des exportierten Stahlschrotts das 2,3-fache derjenigen des Vorjahreszeitraums.
- > Der Export wird kurzfristig nicht weiter zurückgehen. Wahrscheinlich geht der Stahlschrottpreis zurück, während die gesammelte Menge in Russland aus saisonalen Gründen steigt.
- > Laut Prognosen soll die gesammelte Stahlschrottmenge in Russland in diesem Jahr 26 bis 27 Millionen Tonnen erreichen.
- > Die russischen Exporte schätzen Fachleute laut Denis Ilatovsky auf zwölf Millionen Tonnen.
- > Die Sammelmengen im kommenden Jahr werden sich ungefähr auf dem gleichen Niveau wie im laufenden Jahr bewegen.



Denis Ilatovsky: Wahrscheinlich wird Russland noch zum Schrottimporteuer

den USA. Die Schrottpreise in Indien hätten ihren Gipfel im Januar erreicht: 320 US-Dollar mussten für eine Tonne Shredder-Schrott bezahlt werden. Chinas Zurückhaltung am Markt habe allerdings zu sinkenden Preisen geführt. Indien könne derzeit große Schrottvolumina für 240 bis 245 US-Dollar kaufen.

Schiffsrecycling wegen Konkurrenz und Importzoll auf dem Rückzug

Derzeit kämen große Mengen Schrott aus dem Nahen Osten, Afrika und Europa nach Indien. Inzwischen biete fast jeder europäische Shredderbetreiber Schrott in Containern an. Dies wäre noch vor wenigen Jahren undenkbar gewesen, stellte Nathani fest. Das Geschäft mit Schiffs-Recycling in Indien ist laut Nathani allerdings rückläufig. Im Geschäftsjahr 2001/2002 verwerteten die Inder noch 416 Schiffe. Ein Jahr später waren es nur noch 390 Schiffe, im Fiskaljahr 2003/2004 nahmen die Verwerter 375 Wracks auseinander. Trotz billiger Arbeitskräfte und einer langen Küste gingen die Zahlen in Indien zurück. Faktoren hierfür seien der 15-prozentige Importzoll auf Schiffe sowie wachsende Konkurrenz aus China, Bangladesch und Pakistan, schloss Nathani sein Referat über die Lage des indischen Stahlmarkts.

Russland: Schrottsammlung steigt drastisch

Über die Lage im Wachstumsmarkt Russland berichtete Denis Ilatovsky. In den ersten vier Monaten des laufenden Jahres sei die Sammelmenge an Stahlschrott deutlich gestiegen: Sie lag bei 7,7 Millionen Tonnen und damit 42 Prozent über dem Vorjahreswert. Der Export aus Russland lag bis Ende April bei 3,3 Millionen Tonnen. Damit beträgt die Menge des exportierten Stahlschrotts das 2,3-fache derjenigen des Vorjahreszeitraums. 1,4 Millionen Tonnen wurden über die Häfen des Baltischen Meeres exportiert, 1,3 Millionen über Schwarzmeer-Häfen und 0,4 Millionen über Häfen des Fernen Ostens. Der Hauptgrund für den starken Anstieg der gesammelten Schrottmenge ist laut Ilatovsky der in die Höhe geschossene Schrottpreis. Es müsse außerdem in Betracht gezogen werden, dass wegen des riesigen Materialaufkommens in Russland die Menge an vorhandenem

Schrott immer noch weit über derjenigen des gesammelten Materials liege. Der Anstieg des Schrottpreises mache es rentabel, Schrott zu sammeln, der noch weiter bearbeitet oder transportiert werden muss.

Laut Ilatovsky seien die russischen Stahlwerke trotz der Exporte für das laufende Jahr vollständig mit Schrott versorgt. Die Exportmenge sei durch die Kapazität der Seehäfen begrenzt: Mehr als 12 Millionen Tonnen Schrott könnten nicht ausgeführt werden.

Durch den Rückgang der Exportpreise, der Mitte März begonnen habe, seien die Stahlschrottexporte im März um fünf Prozent zurückgegangen. Wenn man den Export nach Weißrussland außer Acht lasse, hätte sich die Ausfuhr gar um 15 Prozent reduziert. Ilatovsky rechnet damit, dass der Export auf kurze Sicht zumindest nicht weiter zurückgeht. Wahrscheinlich werde sich der Preis für Stahlschrott weiter verringern, während die gesammelte Menge in Russland aus saisonalen Gründen steigen werde.

Im April hätten die russischen Stahlwerke die Schrottpreise auf hohem Niveau gehalten – auf höherem Niveau als die Nachfrager außerhalb Russlands. Deswegen hätten die russischen Stahlwerke hohe Schrottbestände aufbauen können. Die Schrottpreise in Russ-

land würden sich derzeit zwischen 100 und 120 US-Dollar je Tonne ohne Mehrwertsteuer bewegen. In den Monaten März und April hätten sich die Preise in Russland sehr volatil gezeigt. Laut Prognosen soll die gesammelte Stahlschrottmenge in Russland in diesem Jahr 26 bis 27 Millionen Tonnen erreichen. Die Exporte beziffern Fachleute laut Ilatovsky auf zwölf Millionen Tonnen.

Sammelmenen sollen im kommenden Jahr gleich bleiben

Die Sammelmenen im kommenden Jahr würden sich ungefähr auf dem gleichen Niveau wie im laufenden Jahr bewegen. Ilatovsky vertritt die Meinung, dass es auf Dauer billiger sein werde, Stahlschrott in russischen Elektrostahlwerken zu verarbeiten, als ihn zu exportieren. Zur Begründung führte Ilatovsky die hohen Transportkosten in Russland an. Für die kommenden drei bis fünf Jahre sagte Ilatovsky voraus, dass die russische Nachfrage nach Stahlschrott mit fünf bis sieben Millionen Tonnen pro Jahr wachsen soll. Deswegen werde Russland in den nächsten Jahren seinen Export von Stahlschrott deutlich verringern. Wahrscheinlich werde Russland sogar einmal zum Nettoimporteur von Schrott, sagte er einen Ausblick in die Zukunft. ■ ast