

Markedsrapport februar 2022

Oppsummering

Prisene vil på kort sikt bli presset opp, spesielt på det som er skrapbasert og rustfritt. Energi ved elektrisitet og gass har vært en utfordring for produsentene, hvor enkelte har sett seg nødt til å redusere produksjonen. Bilindustrien spås å sette i gang for igjen i løpet av første kvartal, noe som har ført til at prisene holder seg på samme nivå. I sum er det stor spredning i prisene ettersom det er mange ulike oppfatninger om konkurranse- og kostnadsbildet.

Energikrisen påvirker også metallprisen

De store oppgangene i elektrisitet- og gassprisene har gitt stor innvirkning på kostnadsbildet til metallprodusenter. Eurofer rapporterer at økningen for stålprodusenters energiregning har økt 4-5 ganger høyere sett mot normalen. De økende prisene forklares med ubalanse i gassmarkedet, lavere el-produksjon fra vind og sol, redusert atomkraft, nedstengning av kullminer, karbonprisøkning for elektrisitet og spekulasjon fra finansmarkedene.

Elektrisitetsprisen på spotmarkedet i Tyskland fra Nordpool har siden august til desember steget med 170 %. Verdt å merke seg er at det er ekstreme prissvingninger dag for dag, som fører til at stål- og metallverk uten avtalepriser opplever store svingninger. Flere stål- og metallverk har derfor måttet redusere eller stenge ned sin produksjon midlertidig for å unngå mer tap. Prisendringene er derfor svært avhengig av hvordan energimarkedet vil bevege seg fremover.

Etterspørselen forventes å være god

Etterspørselen for stål og metaller i EU har blitt prognostisert til å vokse ytterligere fra nivået i 2021. Mange av de leveringsproblemene som tidligere har satt begrensninger i aktiviteten forventes å komme mer under kontroll i løpet av årets første kvartal. Det er mange prosjekter som har blitt skjøvet frem i tid, noen også på bakgrunn av økende priser. Stimuleringspakken fra regjeringene vil ha effekt også i 2022, og man forventer at man vil komme opp mot de etterspørselsnivåene vi så før pandemien.

Bilindustrien har noen utfordringer med sin produksjon grunnet mangelen på halvledere (også kalt mikrochips og semi-conductors), og er vesentlig for produksjonen. Dette er den nest største stålforbrukende bransjen i EU, og står for omtrent 18 % av tonnasjen, så endringer i uttaket betyr mye for markedet. Halvledertilgangen har vært spådd til å bedre seg allerede i Q1, og har gjort at flere verk har klargjort ledig kapasitet. Noen tror dette bare er midlertidig, og at man ikke vil se en bedring før sommeren. Flere tror derimot at denne mangelen kan vare til 2023, og gi ringvirkninger over flere år. Grunnen er at bilindustrien bruker mye av en eldre generasjon halvledere som det ikke blir produsert nok av til å dekke behovet, og bransjen blir tvunget til å redusere sin produksjon som følger.

Råvareprisen på retur opp

Malm- og kullprisen har, etter et kraftig fall fra toppen, begynt å hente seg inn igjen. Kina sin sentralbank har senket rentene for å få gang på aktiviteten igjen. Stålverkene har begynt å kjøpe, og er klare til å produsere mer etter februar. I Kina forventer man også at etterspørselen skal ta seg godt opp. Dessuten har gruvebransjen slitt med å få tak i nok arbeidskraft etter pandemien, noe som også har gått utover den ønskede produksjonen. Dette har medført at etterspørselen og prisen på råvarene har tatt seg opp. Etter en periode med raskt synkende priser, har prisene i 2022 snudd. Skrapprisene har også steget, og korrelerer som vanlig mye med prisen på malm og kull.

Nikkelprisen har nådd sitt høyeste nivå på 10 år. Ikke siden august 2011 har prisen vært så høy. Nikkeltraderne på LME-børsen skylder på at lav forsyning og lave lagerbeholdninger har drevet prisen opp. Effekten påpekes å være en effekt av råvarehandelen, og ikke markedet generelt sett. Prisen på nikkelmalm i Kina er langt lavere enn nikkelprisen på LME skulle tilsi. En del av forklaringen ligger også i at det forventes at etterspørselen på nikkel skal øke med 6 % i år. Mye av dette kommer av at det man tror det vil bli brukt mer nikkel for produksjon av bilbatterier. Dette har dratt opp legeringstillegget for rustfritt og syrefast, som inneholder mellom 8-13 % av metallet.

Aluminium

Prisene nærmer seg igjen toppnivået vi nådde i fjor. Den omtalte energikrisen er mye av forklaringen. Det har også gjort at man har kuttet i produksjon, særskilt i EU. Metallet har god etterspørsel fra markedene. Magnesiummangelen er fremdeles reell, og kan vare en tid fremover. Kina blir nødt til å starte opp med full produksjon, og ta igjen vakuemet som den etterlot seg.

Det har blitt en bedring på ledetiden for aluminium. Spesielt fra Kina er de mer eller mindre tilbake til normalt. Dette tyder på at kapasiteten er på bedringens vei. Likevel er det lengre ledetider fra Europas verk, spesielt når det kommer til plater. Europeerne har også opplevd økt konkurranse fra import, som har langt lavere prisnivåer. Etter at importtollen ble fjernet i juni, har det slått hardt ut for verkene. Aluminiumsprodusentene har derfor ført sin sak om at EU-kommisjonen igjen må innføre restriksjoner.

De «grønne planene» kan skape konkurransevidning

Mange tiltak er iverksatt for å få til det grønne skiftet i vår industri. Politisk er det fremmet forslag om å få innført «Carbon Border Adjustment Measures» (CBAM) to år tidligere enn først forespeilet. Fra 2025 skal CBAM gjøre at import fra utenfor EU får samme avgifter for utslippene på lik linje som de europeiske produsentene. Desto mer utslipp man har, jo høyere blir denne avgiften. Disse utslippene må dokumenteres på lik linje som i Europa, og klarer man ikke å dokumentere utslippene tar man utgangspunkt i dem med høyest utslipp i samme kategori. Prøveperioden for CBAM starter neste år.

Samtidig ønsker EU å fase ut de gratis utslippskvotene fra «Emission Trading System» (ETS) enda raskere. Året 2029 blir startskuddet for at produsentene må betale for alle sine utslipp, hele syv år tidligere enn før. Denne opptrappingen har ført til at Eurofer, sammen med de andre energiintensive industriene i EU, er bekymret for sin konkurransekraft. De mener de ikke har fått gode nok svar på hvordan de planlegger å håndtere eksport fra EU, som hovedsakelig vil ha et annet kostnadsbilde enn dem utenfor. Bare i 2021 har prisen for karbonutslipp i EU triplet seg. Dette mener Eurofer vil lamme satsningen som er lagt frem av stål- og metalprodusenter.

Ikke bare produsentene stiller spørsmål til hvor gjennomtenkt forslagene er, også forbrukerne av materialene mener det lammer deres konkurransekraft. Det er nemlig ikke krav til at importen av ferdige produkt som inneholder stål- og metaller skal være omfattet. Dermed slipper de unna kostnadseffektene av CBAM og ETS ved import.