

Markedsrapport mai 2021

Oppsummering

Markedet har sjeldent vært i en lignende situasjon. Prishøyningene som startet året har ikke stoppet opp, men fortsatt i en overraskende fart. Produsentene klarer ikke å dekke inn etterspørselen som har kommet, selv ikke med økt produksjon. Ledetidene øker i takt med prisen, og flere varer blir ikke bekreftet før sent på året eller til neste år. Stållagrene har ikke klart å øke, snarere tvert imot, og er i Tyskland på sitt laveste nivå på 33 år. Etterspørselshoppet som startet med bilindustrien har forplantet seg til nær sagt alle metallforbrukende bransjer. Det er ingen tegn på at det vil bremse nå som vaksinen og gjenåpningen av samfunnet ikke er langt unna, og flere stimuleringsiltak er iverksatt over hele verden.

Høy etterspørsel er den primære driveren

De store prisendringene man ser i markedet er hovedsakelig forårsaket av etterspørselen. Bilindustrien var den som først økte etterspørselen, men siden har de fleste stål- og metallintensive bransjene fulgt etter. Konstruksjonsbransjen kommer inn i sin høysesong, og flere infrastrukturprosjekter er igangsatt i Europa. Produksjonen av hvitevarer er også på et høyere nivå. Kina sin etterspørsel for karbonstål økte med hele 50 % i det første kvartalet sett mot samme periode i fjor. Det er likevel frykt at den kan avta og raskt endre markedet.

Stimuleringspakkene bidrar til å holde oppe ståletterspørselen. Både i EU og globalt skal det gjennomføres tiltak for å få økonomien opp igjen. Dette er hovedgrunnene til at innkjøps sjefsindeksen (også kjent som «Purchase Manager Index»/PMI) i eurosonen og Norge har ikke vært så høye på hele 24 år.

Mangelen på halveledere (på engelsk «semiconductors») kan gi en demper for produksjonen av biler og hvitevarer. Det er estimert at dette vil forskyve produksjonen av 1 million biler, hvor en bil snitt har 900 kg stål. Dette vil naturligvis også påvirke etterspørselen av metallene som går med på å lage produktene. Den amerikanske stålprodusenten Nucor frykter at bransjene må gå med redusert hastighet i 6 måneder som følge av halvledermangelen. Hvor hardt dette vil påvirke markedet her i Europa gjenstår å se.

Lav ledig kapasitet og tilgjengelighet

Produksjonen klarer ikke å holde tritt med ordene som strømmer inn. Verst er det med aluminium, men også rustfritt og karbonstål får stadig lengre ledetider. Ledetider kryper til desember og neste år for enkelte produkter av rustfritt og aluminium. Fullt så ille er det ikke hos stålverkene, men mange har ordrebøkene fullt opp for månedene fremover. Båndstålprodusenter har oppgitt at de kunne ha solgt sin kapasitet hele 3 ganger på forespørlene som tikker inn. Flere har også stanset å ta imot flere ordre, og man får flere desperate kjøpere på markedet.

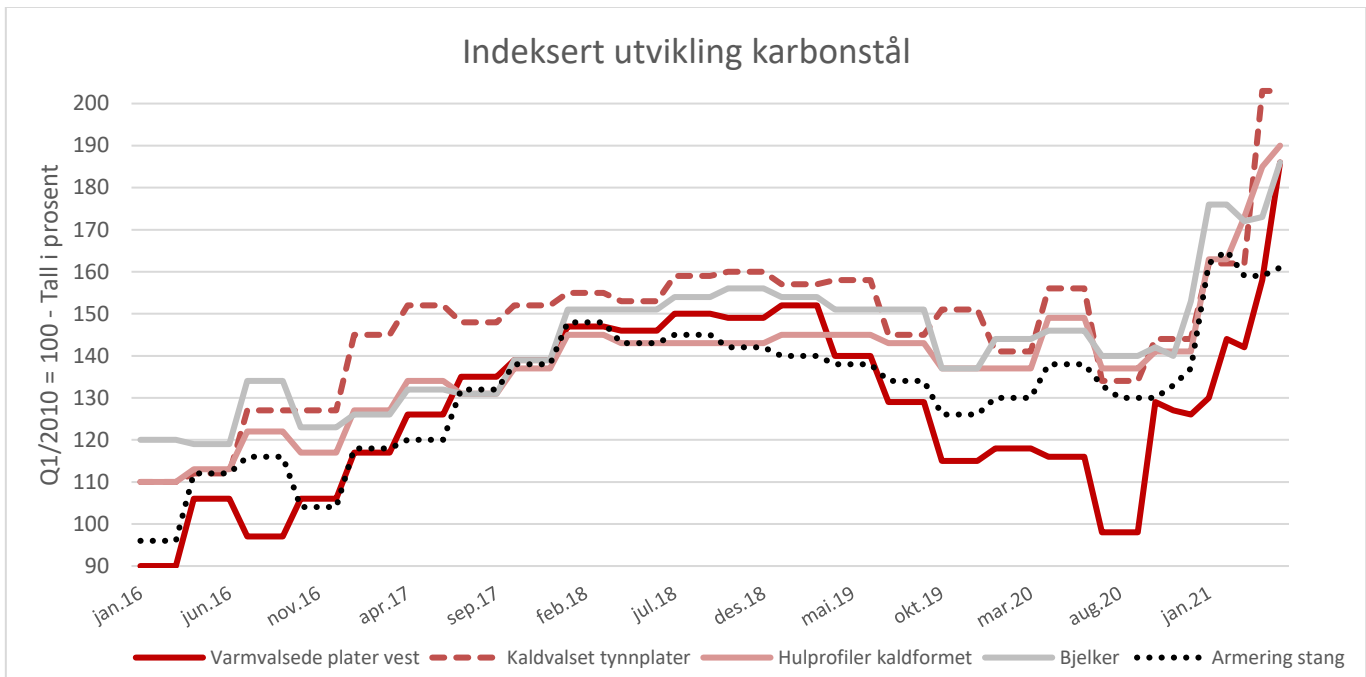
Høyere produksjon enn før av karbonstål har ikke hjulpet til å mette markedet. Så langt er verdensproduksjonen opp 5,8 % mot fjoråret, og EU opp 3,1 % for kvartalet, men 17,5 % for mars i år sett mot mars i fjor. Tyskland har ikke hatt så høy produksjon av stål på fire år, og flere av de nedstengte kapasitetene har meldt om oppstart.

Tyske lagerholdere har nådd det laveste lagernivået på 33 år for flate produkter etter materialmangelen. Dette er et bilde som gjenspeiles i hele verdensdelen hvor man har ikke klart å fylle lagrene som i takt med etterspørselen. Tilgjengeligheten har blitt mye viktigere enn prisen, men ledetidene fortsetter å løpe i et marked med lite ledig kapasitet. Det kan ta tid å få lagrene tilbake til å være normalt leveringsdyktige, og ingen ser helt når det skal skje.

Løser restriksjoner

Import til EU hindres av utfylte kvoter. En gjennomgang av tariffene skal gjøres i løpet av juni, og mange håper det vil bli friere import. Handelen vil få mer forutsigbare rammer uten å risikere en kvotesmell, og man kan med større trygghet legge opp til handel internasjonalt. Likevel mener mange stålverk dette ikke vil få stor betydning i markedet for øyeblikket. Den samme situasjonen man ser i EU gjenspeiles andre steder i verden.

Kina fjerner skatterabatten, som har vært inntil 13 %, for eksport av mange stålprodukter. Eksporten har vært unormalt høy sammenlignet med de siste tre årene. I tillegg har det blitt lagt opp til enklere import av stål og innsatsmaterial. Kinesiske myndigheter ønsker å redusere nasjonal produksjon og dets energiforbruk, samt å legge opp til oppgradering av stålindustrien. Konsekvensen blir enda høyere etterspørsel på det internasjonale markedet.

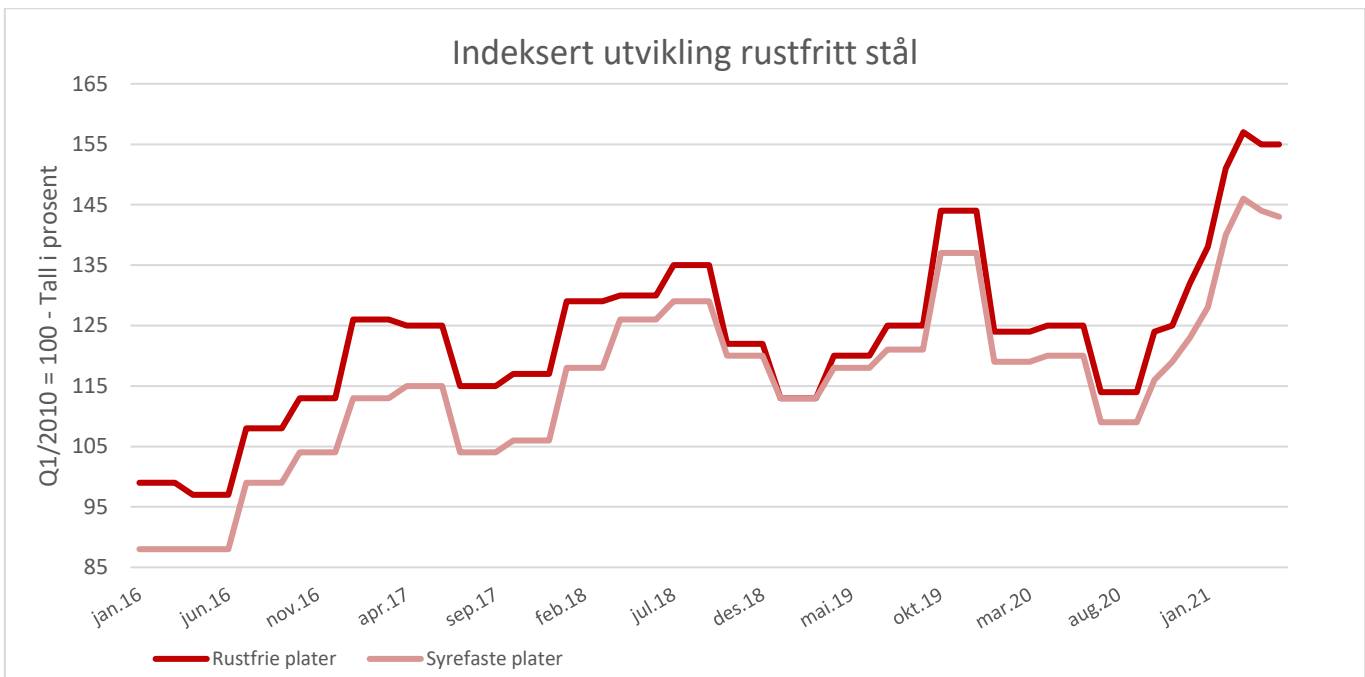


Råvarene holdes oppe og støtter prisstigningen

Råvarene fortsetter i takt med prisstigningen, og støtter opp om de galopperende prisene. Skrapprisene har vinglet noe, men det har vært stor etterspørsel og lite igjen på skraplagrene. Skrapprisen forsvarer også av kapasitetsutfordringer og gode eksportmarkeder. Importen av skrap til Kina har blitt enklere etter de fjernet restriksjoner. Omveltningen har ført til store forstyrrelser av forsyningslinjene, og ikke overraskende har skrapprisene i flere land i EU kommet på et nivå man ikke har sett siden 2012.

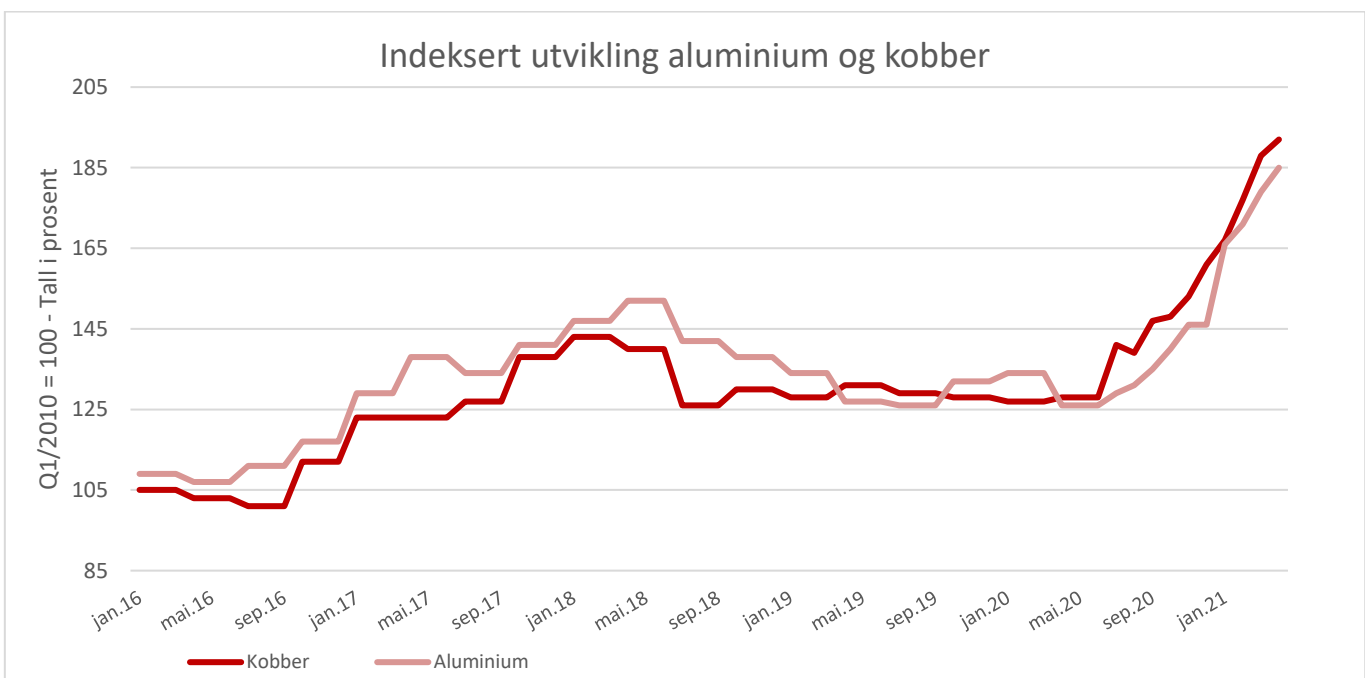
Jernmalm får også toppnoteringer da produksjonen av råvaren holdes stødig kombinert med den økte etterspørselen. Store produsenter, slik som Vale, har heller ikke økt sine produksjonsprognoser kortsiktig. Dessuten hjelper det ikke at lagrene av jernmalm er synkende. Markedsprisene styres mye av behovet fra Kina, som står for halvparten av hele verdens råstålproduksjon, hvor produksjonen de siste årene har økt med 30 %. Jernmalmsproduksjonen har ikke økt tilsvarende. For å få ned jernmalmsetterspørselen trenger man en solid reduksjon av produksjonen, men dette er usannsynlig kommer fra kinesisk hold på bakgrunn av deres behov. Denne mangelen på jernmalm er en situasjon som noen analyseselskaper ser for seg skal vare er par år, før man får en bedre balanse.

På en annen side så har man nikkelproduksjonen som langt overgår etterspørselen i markedet. Forventningene her er at dette overskuddet vil øke, trass høyere etterspørsel på rustfritt stål. Omtrent 70 % av verdens nikkelproduksjon går til produksjon av rustfritt stål.



Aluminium i skvis

Kina øker sin import av aluminium til rekordhøyder, og har nesten 120 % mer import enn første kvartal i 2020. Lignende importnivåer har ikke vært sett siden 2009. Dette er mye av forklaringen til de store økningene av både leveringstid og priser, og hvorfor det er lite tilgjengelighet fra lagerholdere.



Transporten har også utfordringer

Høyeste transportkostnad på 11 år etter vekst i økonomien og industrien. Alle varene som produseres skal også ut i verdensmarkedet. Det har ført til få ledige containere for å få fraktet det man ønsker. Landbruksvarer som soya og mais har også økt handel, og legger beslag på sin del av skipskapasiteten. Det hjalp heller ikke mye med blokkeringen i Suez-kanalen, som forårsaket mange forsinkelser. De globale handelsmønstrene ser ut til å returnere. Håpet er likevel at man vil få en normalisering i løpet av året, men prisene vil nok likevel holdes på et høyt nivå.