



AKTUELLE ENTWICKLUNGEN AM STAHLMARKT UND DEREN MITTELFRISTIGE FOLGEN

AKTUELLE ENTWICKLUNGEN AM STAHLMARKT UND DEREN MITTELFRISTIGE FOLGEN

ERSTELLT FÜR

Waelzholz

Juli 2021

ERSTELLT VOM

HANDELSBLATT RESEARCH INSTITUTE

INHALT

1.	Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Lieferkette Stahl.....	4
2.	Die internationale Handelspolitik	7
3.	Der internationale Güterverkehr	12
4.	Die Stahlindustrie Flachstahl	21
	Quellenverzeichnis	30
	Rechtlicher Hinweis	34

1. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Lieferkette Stahl

Im Vergleich mit den anderen großen Volkswirtschaften in Europa hat Deutschland mit einem Industrieanteil von rund einem Viertel an der gesamtwirtschaftlichen Leistung einen immer noch sehr hohen Wert, auch wenn dieser in den letzten Jahrzehnten im Zuge des Wandels zu einer eher dienstleistungsorientierten Wirtschaft kontinuierlich abgenommen hat. In Bereich der Industrieproduktion kommt der Stahlerzeugung eine besondere Bedeutung zu, da dieses Produkt nicht zuletzt durch seinen Vorleistungscharakter in nahezu allen wichtigen Industriebranchen Verwendung findet und nicht selten am Anfang der verschiedenen Wertschöpfungsketten steht. Eine Analyse des RWI- Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung¹ über mehrere Jahre auf der Basis von Daten des statistischen Bundesamts ergab dabei sogar eine Steigerung des Produktionsmultiplikators von 2,7 aus dem Jahr 2007 auf 3,1 im Jahr 2010. Das heißt, wenn sich die Nachfrage am Stahlmarkt um einen Euro erhöht, steigert dies den Produktionswert der Gesamtwirtschaft um 2,7 bzw. 3,1 Euro.

Eine Studie von Prognos² kommt mit einem Multiplikator von 2,2 zwar auf einen etwas niedrigeren Wert, erklärt dies aber unter anderem mit den von Eurostat verwendeten „anderen“ Daten aufgrund des internationalen Vergleichsansatzes dieser Studie. Mit einem Multiplikator von zwei bis drei zeigt sich aber die enorme Bedeutung im Produktionsprozess, die dem Produkt Stahl zukommt. Abschätzungen zur Stahlintensität³ in verschiedenen Branchen kommen auf 55 Prozent bei Metallerzeugnissen, 21 Prozent bei Maschinen, 13 Prozent bei Kraftwagen und Kraftwagenteilen⁴ und neun Prozent im Baugewerbe. Betrachtet man diese stahlintensiven Wirtschaftszweige im Hinblick auf ihre Bedeutung an der gesamtwirtschaftlichen Leistung, so kommen diese zusammen aktuell auf einen Anteil von knapp 15 Prozent an der Bruttowertschöpfung der deutschen Volkswirtschaft.

¹ Döhrn, R. et al. (2012 und 2015).

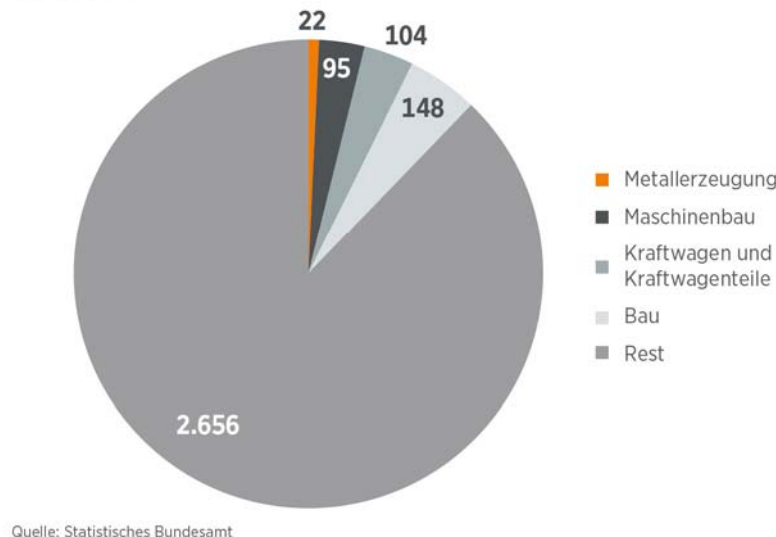
² Limbers et al. (2016).

³ Küster Simic et al. (2017).

⁴ Dieser Anteil wird sich durch den Umstieg auf Elektromobilität verringern.

Deutsche Bruttowertschöpfung 2018

Mrd. Euro



Aufgrund dieser immensen Verflechtungen ist zusammen mit den aktuellen Preissteigerungen im Stahlsektor und der damit einhergehenden Verknappung des Rohstoffes in zweierlei Hinsicht eine Wirkung auf die aktuelle Konjunktur zu erwarten. Zum einen werden die Preissteigerungen im Stahlsektor und die damit verbundenen Verteuerungen über die Vorleistungsverflechtungen den generellen Preisauftrieb in der Volkswirtschaft unterstützen. Zusammen mit weiteren Faktoren geht das Handelsblatt Research Institute (HRI) in seiner jüngsten Konjunkturprognose für das Jahr 2021 daher von einem Anstieg der Inflationsrate in Deutschland auf 2,8 Prozent aus.⁵ Zum anderen besteht durch die Verknappung eines der wichtigsten Vorleistungsprodukte im Industriesektor die Gefahr, dass auch von dieser Seite die konjunkturelle Erholung nicht in dem Maße gestützt wird, wie es viele erhoffen. Dabei ist allerdings anzumerken, dass das größte konjunkturelle Risiko durch die Mutationen des Coronavirus gegeben ist. Mittlerweile gehen nahezu alle seriösen Epidemiologen von einer vierten Welle im Herbst aus. Das HRI nimmt daher beispielsweise für 2021 nur ein relativ geringes Wirtschaftswachstum von 2,7 Prozent an.

Perspektivisch steht die deutsche Stahlindustrie vor großen Herausforderungen, da nicht zuletzt mit der Umstellung in der Autoindustrie auf Elektromobilität einer der Hauptabnehmer seine Nachfrage verringern wird. Umgekehrt bieten sich im Zuge der Energiewende aber auch neue Möglichkeiten, z. B. durch die Herstellung von „grünem“ Stahl, bei

⁵ Huchzermeier et al. (2021).

dem in Direktreduktionsanlagen durch erneuerbare Energien erzeugtem Wasserstoff die CO₂-Bilanz in der Stahlerzeugung deutlich verbessert werden kann. Des Weiteren könnte die heimische Stahlerzeugung für die heimische Wirtschaft sogar eine Art Renaissance, mit einer neuen Bedeutung erfahren, nicht zuletzt auch aufgrund der aktuellen Handelshemmnisse. Denn im Zuge der Energiewende müssen neue Netze und neue Kraftwerke aufgebaut werden, die zu einem wesentlichen Teil Stahl als Fertigungskomponente aufweisen.

2. Die internationale Handelspolitik

a) Importzölle der USA

„Die Entscheidung der USA im März dieses Jahres, der amerikanischen Stahlindustrie umfassenden Schutz zu gewähren, hat zu einer tiefgehenden Verstimmung in den transatlantischen Handelsbeziehungen geführt. Die EU reagierte mit der Ankündigung eines WTO-Überprüfungsverfahrens und mit unmittelbaren Vergeltungsmaßnahmen. Droht ein Handelskrieg zwischen den beiden Blöcken?“

Dieses Zitat ist zwar 19 Jahre alt, könnte aber aktueller nicht sein. Es stammt aus einem Beitrag im ifo Schnelldienst Nr. 10 aus dem Jahr 2002.⁶ Damals versuchte US-Präsident George W. Bush, die nicht wettbewerbsfähige US-Stahlindustrie durch Importzölle vor ausländischer Konkurrenz zu schützen. Nach einer Entscheidung der Welthandelsorganisation (WTO) musste Bush das Projekt aber nach 20 Monaten beenden. Zwar profitierte die US-Stahlindustrie von diesen Schutzmaßnahmen, nachgelagerte Industriezweige mussten allerdings höhere Stahlpreise zahlen und es kam netto zu Arbeitsplatzverlusten.

Seit dem 23. März 2018 erheben die USA bei der Einfuhr nun erneut Zusatzzölle auf ausgewählte Eisen-, Stahl- und Aluminiumerzeugnisse. Die Zollsätze erhöhten sich bei Eisen- und Stahlprodukten auf 25 Prozent. Bei Aluminiumprodukten wurden auf die aktuellen Zölle in Höhe von 0 bis 6,5 Prozent zusätzlich 10 Prozentpunkte erhoben. Die EU hat ihrerseits Gegenmaßnahmen verabschiedet und einen entsprechenden Warenkatalog aufgestellt. Hierdurch werden auf diese ausgewählten US-Waren Zusatzzölle bei der Einfuhr in die EU erhoben.

Die EU und die USA wollen bis Ende des laufenden Jahres gemeinsame Lösungen für die weltweiten Überkapazitäten von Stahl und Aluminium finden. In diesem Zuge sollen auch die damit verbundenen Streitigkeiten vor der WTO beigelegt werden. Dies gaben die EU und die USA in einer gemeinsamen Erklärung am 17. Mai 2021 bekannt.⁷ Drittländer wie China, die man für Überkapazitäten hauptsächlich verantwortlich macht, wolle man gemeinsam zur Verantwortung ziehen. Diese Überkapazitäten sind – zumindest kurzfristig – aufgrund der global anziehenden Nachfrage vorerst verschwunden. Die Nachfrage kann gegenwärtig oft nicht vollends befriedigt werden. So hat China kürzlich bekannt gegeben,

⁶ Ameling et al. (2002).

⁷ Joint European Union – United States statement on addressing global steel and aluminum excess capacity, Brussels, 17 May 2021.

inflationäre Tendenzen im Rohstoffsektor durch eine Ausweitung des Angebots bekämpfen zu wollen.⁸

Dennoch haben die USA auch nach dem Wechsel im Amt des US-Präsidenten von Donald Trump zu Joe Biden keinen einzigen Strafzoll in dem Bereich abgeschafft. Lediglich Zölle auf einzelne Waren wurden ausgesetzt. Auch Joe Biden spricht sich für Schutzklauseln in Handelsverträgen aus, um gezielt den Absatz amerikanischer Produkte zu fördern. Auf diese Weise will er verhindern, dass die Löhne in den USA durch die Konkurrenz aus dem Ausland gedrückt werden.

Wie unter Donald Trump ist auch bei Joe Biden die Handelspolitik ein wesentlicher Ansatzpunkt zur Arbeitsplatzsicherung. So unterschrieb Biden in seinen ersten Amtstagen ein Dekret, das europäische Firmen faktisch von öffentlichen Aufträgen in den USA ausschließt. Mit den Zöllen auf Stahl und Aluminium – von Donald Trump verhängt mit der Begründung, dass Importe aus der EU die nationale Sicherheit der USA bedrohten – hat sich Joe Biden angefreundet. Denn die für Bidens Demokratische Partei wichtigen Gewerkschaften befürworten die Handelsbarrieren. Im vergangenen Mai forderten US-Stahlproduzenten und US-Stahlarbeiter Biden in einem Brief auf, die Zölle nicht zurückzufahren, denn die Aufhebung würde „die Lebensfähigkeit unserer Industrie“ zerstören.⁹ Joe Biden kann sich mit diesen Gruppen keine Auseinandersetzung leisten. Schließlich sitzt die Stahlindustrie in den wichtigen Swing States des Mittleren Westens wie Pennsylvania und Michigan. Beide Staaten gewann Biden bei seiner Wahl im November 2020 nur knapp. Deshalb könnte ein Ende der Stahlzölle den Demokraten bei den nächsten Wahlen schaden.

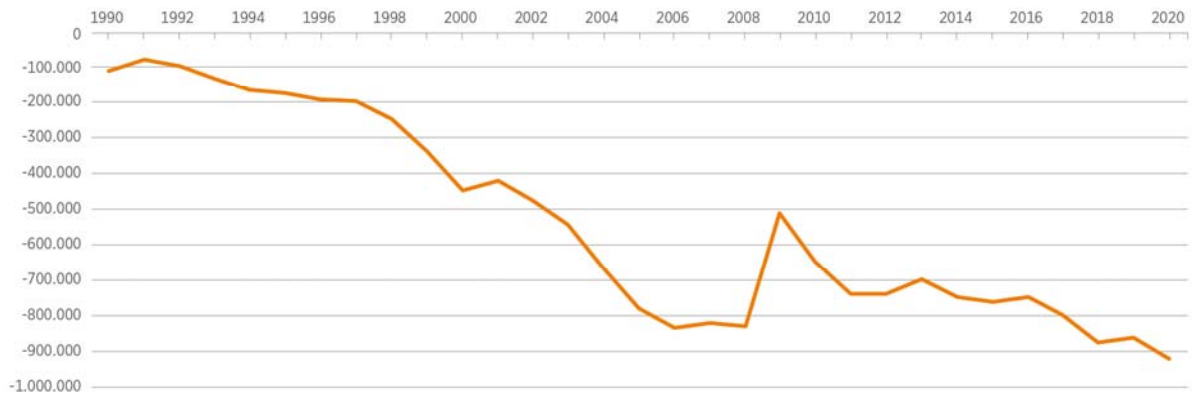
Das enorme Defizit in der amerikanischen Handelsbilanz macht einen Kurswechsel in der Handelspolitik ebenfalls schwierig. Trotz aller Strafzölle übersteigen Amerikas Importe die Exporte im Jahr 2020 um fast 900 Milliarden US-Dollar. Eine schnelle Aufhebung der Stahl- und Aluminiumzölle ist aus diesen Gründen daher auch unter US-Präsident Joe Biden nicht in Sicht. Statt mit der US-Sicherheit argumentiert Washington nun allerdings ganz klassisch industriepolitisch.

⁸ Reuters (2021) sowie Chuin-Wei Yap (2021).

⁹ Brief von The American Iron and Steel Institute (AISI), United Steelworkers union (USW), Steel Manufacturers Association (SMA), The Committee on Pipe and Tube Imports (CPTI), Specialty Steel Industry of North America (SSINA), American Institute of Steel Construction (AISC) und Alliance for American Manufacturing (AAM) an US-Präsident Joe Biden.

US-Handelsbilanz

in Mio. USD



Quelle: U.S. Census Bureau

b) China – Abschaffung der Export Incentives für Stahlprodukte

In China war in den vergangenen Jahren ein erheblicher Angebotsüberhang in der Stahlproduktion zu beobachten, die über die im Inland benötigte Menge hinausging.¹⁰ Um diese Überkapazität außerhalb Chinas abzusetzen, hat China Mehrwertsteuerrabatte gewährt – in Höhe von 13 Prozentpunkten.

In diesem Frühjahr hat die chinesische Regierung aufgrund der veränderten Lage auf dem weltweiten Stahlmarkt diesen Rabatt auf insgesamt 146 verschiedene Stahlprodukte ab dem 1. Mai 2021 gestrichen, um die heimische Nachfrage bedienen zu können. Zudem kündigte China an, die Ausfuhr von Stahl mit einem hohen Anteil an Silizium, Ferrochrom sowie Gießereiroheisen eindämmen zu wollen. Zu diesem Zweck wurden die Ausfuhrzölle auf diese Stahlsorten auf bis zu 25 Prozent angehoben. Außerdem wurden die Einfuhrzölle auf Roheisen, Rohstahl, Rohmaterialien für recycelten Stahl und Ferrochrom faktisch abgeschafft.

Die Maßnahme, den Import von Rohstoffen weiter voranzutreiben, kommt zu einem Zeitpunkt, an dem die chinesische Stahlproduktion bereits massiv ausgeweitet wurde. Im Jahresvergleich stieg die Produktion nach Angaben des chinesischen Eisen- und Stahlverbands um 17 Prozent.

Die Folgen der Entscheidungen der Regierung in Peking sind derzeit in Gänze noch nicht absehbar. Dennoch ist bereits heute klar, dass sie sowohl Auswirkungen auf die globale

¹⁰ Küster et al. (2017).

Verfügbarkeit als auch auf den Preis von Stahl und von Stahl-Endprodukten haben werden: Die chinesischen Importpreise sinken tendenziell durch diese Maßnahmen, während die Exportpreise steigen. In der Summe dürfte die Stahlproduktion in China nun vermehrt im Inland abgesetzt werden, zumal die chinesische Wirtschaft als erste der großen Weltökonomien den Coronaschock weitgehend hinter sich gelassen hat, was zu einem starken Anstieg der dortigen Nachfrage führte.

In der Summe wird der weltweite Wettbewerb um die gegenwärtig knappe Stahlproduktion schärfer, da weniger billiger Stahl aus China auf dem Weltmarkt verfügbar ist bzw. teurer wird und die Importnachfrage aus China steigt. Allerdings sind die Preise für chinesischen Stahl trotz dieser Maßnahmen im internationalen Vergleich immer noch niedrig und ein starker weltweiter Preisanstieg kann den chinesischen Stahl daher trotzdem noch rentabel machen. Mittel- und langfristig sind dem chinesischen Nachfrageschub aber gewisse Grenzen gesetzt, denn der Strukturwandel zu einer dienstleistungsorientierten Wirtschaft wird sich hier auswirken.

Zudem hat Ende Juni 2021 Russland ebenfalls angekündigt, ab dem 1. August 2021 bis Ende des Jahres Sonderzölle für russische Metallexporteure zu erheben, um die zusätzlichen Gewinne der Unternehmen durch die gestiegenen Preise teilweise abzuschöpfen.¹¹ Konkret geht es um 115 bis 150 Dollar je Tonne ausgeführten Stahls, 2321 Dollar bei Nickel, 126 Dollar bei Kupfer und 254 Dollar bei Aluminium. Dies dürfte dazu führen, dass Produktionsmengen zunehmend im Inland abgesetzt werden beziehungsweise die Exportpreise weiter steigen.

c) Safeguards der EU

Die Safeguard-Regelungen der Europäischen Union wurden am 23. Juli 2018 von der Europäischen Kommission erlassen. Sie sind eine direkte Folge der Einführung eines pauschalen Wertzolls von 25 Prozent auf alle Stahlimporte. Aufgrund dieses pauschalen Wertzolls der USA ist es auf dem Weltmarkt zu Handelsumlenkungen in den Markt der Europäischen Union gekommen. Die Safeguard-Maßnahmen sollen die Stahlproduzenten der Europäischen Union vor wirtschaftlichen Schäden aufgrund zunehmender Stahlimporte schützen. Die Maßnahmen erfolgen in Form von Zollkontingenten. Bei einer Überschreitung der durchschnittlichen Einfuhren der Jahre 2015 bis 2017 wird ein Einfuhrzoll in Höhe von 25 Prozent erhoben. Diese Maßnahmen betreffen, bis auf wenige Ausnahmen, weltweit

¹¹ Brügmann (2021).

alle Einfuhrländer. Diese Regelungen wurden regelmäßig durch die Europäische Kommission überprüft und die Zollkontingentmengen gegebenenfalls angepasst. Allerdings wurde die aktuelle konjunkturelle Situation bei den Anpassungen weniger berücksichtigt. Zuletzt erfolgte eine Anpassung, um dem endgültigen Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Zollunion der Europäischen Union zum 1. Januar 2021 Rechnung zu tragen.

Diese Schutzmaßnahmen stehen laut Europäischer Kommission¹² im Einklang mit den Vorgaben der Welthandelsorganisation und haben zum Ziel, mögliche Marktverwerfungen als Resultat der US-Zölle abzumildern. Während die Wirtschaftsvereinigung Stahl¹³ die Regelungen als nicht ausreichend erachtet, fordern beispielsweise der Industrieverband Blechumformung (IBU), der Industrieverband Massivumformung (IMU) und der Deutsche Schraubenverband (DSV) die Aufhebung.¹⁴ Aus ihrer Sicht werden diese aufgrund des gegenwärtigen massiven Nachfrageüberhangs nicht benötigt. Die aus dem Nachfrageüberhang resultierenden starken Preissteigerungen gefährdeten in ihren Industriezweigen Arbeitsplätze, so die Verbände.

Die damalige Einführung dieser Zölle durch US-Präsident Donald Trump erfolgte, um die existenzielle Bedrohung der US-Stahlindustrie und deren Arbeitsplätze abzuwenden, insbesondere im sogenannten Rust Belt im Nordosten der USA. Die Motive des neuen US-Präsidenten Joe Biden sind aus industriepolitischen Gründen ähnlich gelagert, sodass zumindest nicht von einer schnellen Rücknahme der Zölle ausgegangen werden sollte. Allerdings könnten diese Zölle temporär aufgrund von Angebotsknappheiten in den USA (teilweise) ausgesetzt werden, bis diese Knappheiten beseitigt sind. Da die Sondersituation auf dem Stahlmarkt vermutlich im Laufe des Jahres 2022 enden sollte, werden die strukturellen Probleme, die bereits vor dem Ausbruch der Coronapandemie bestanden, wieder zutage treten. Sollten bis dahin die US-Zölle nicht abgeschafft sein, dürfte die Europäische Union weiterhin nicht auf Safeguard-Maßnahmen verzichten.

¹² Europäische Kommission (2021).

¹³ Wirtschaftsvereinigung Stahl (2020).

¹⁴ Presseinfo Nr. 4/21, Industrieverbände IBU, IMU und DSV fordern gemeinsam: „Stahlindustrie muss Marktversorgung sicherstellen.“

3. Internationaler Güterverkehr

Im Zuge der Coronapandemie ist Anfang des Jahres 2020 der internationale Frachtverkehr deutlich zurückgegangen. So ist der Baltic-Dry-Index, der insbesondere die Preisentwicklung der Hauptfrachtgüter Eisenerz, Kohle und Getreide abbildet, um rund die Hälfte von einem Wert von etwa 1000 im Dezember 2019 auf unter 500 Ende Januar 2020 gefallen.

Baltic Dry Index

Index in Punkten



Quelle: Bloomberg

Auf diesem Niveau hat der Index dann mit Schwankungen etwa ein halbes Jahr bis in den Juni 2020 verharret. Insbesondere in Folge der schnellen Erholung der Produktionskapazitäten in China, hervorgerufen durch die drastischen Eindämmungsmaßnahmen gegen das Coronavirus in diesem Land, hat der Schiffsverkehr wieder zugenommen und so konnte der Baltic Dry Index im Laufe des Sommers 2020 wieder sein Niveau von vor dem Ausbruch der Coronapandemie erreichen. Jedoch blieb er wiederum auf diesem Niveau im Zuge der weiteren Lockdown-Maßnahmen in Europa und den USA bis Anfang des Jahres 2021. Im Zuge der Öffnungen im Frühjahr 2021 in Europa und nicht zuletzt aufgrund der schnellen konjunkturellen Erholung in den USA hat der Baltic Dry Index mittlerweile Werte über 3000 Punkten erreicht, was eine enorme Verknappung der weltweiten freien Schiffskapazitäten signalisiert.

Mitunter wird an dieser Stelle ein Vergleich zwischen der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise und der aktuellen Coronakrise angestellt, da der Einbruch der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sich in beiden Krisen in einer ähnlichen Größenordnung bewegt hat. Diesmal stellen sich aber die Auswirkungen auf den internationalen Seefrachtverkehr

deutlich anders dar. Bedingt ist dies durch die zeitlich versetzte Erholung bzw. den unterschiedlichen Verlauf der Infektionswellen in den drei großen Wirtschaftsblöcken Europa, USA und China. Während der Containerumschlag in der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahresdurchschnitt im Jahr 2009 um fast zehn Prozent zurückgegangen ist, bei einer Quote von zehn Prozent an beschäftigungslosen Schiffskapazitäten gemessen an der weltweit verfügbaren Schiffskapazität, ist der Containerumschlag im Jahr 2020 nur um ein Prozent zurückgegangen und die Quote der beschäftigungslosen Schiffskapazitäten betrug ebenfalls nur etwa ein Prozent.¹⁵

Damit ist auch die besondere Bedeutung der chinesischen Volkswirtschaft im internationalen Seehandel aufgezeigt. Betrachtet man nämlich nur die Entwicklungen auf den Schiffrouten von China in die Welt, repräsentiert durch den SCFI¹⁶, bestätigt sich noch einmal der Befund, dass die chinesische Volkswirtschaft deutlich geringere Auswirkungen der Coronapandemie zu verkraften hatte bzw. sich auffallend schneller erholt hat als viele andere Volkswirtschaften auf dieser Welt. Denn dieser Index zeigt im Jahr 2020 quasi keinen Rückgang gegenüber dem Jahr 2019, sondern beginnt schon Mitte des Jahres 2020 deutlich anzusteigen.

SCFI Index



Quelle: Bloomberg

Seitdem hat sich der Wert kontinuierlich auf fast 4000 in etwa vervierfacht gegenüber den Werten vor Ausbruch der Coronapandemie. Zusammen mit der Verschiebung der regionalen Gewichte in der Weltwirtschaft hin zum asiatischen Raum ist mit der zu erwartenden konjunkturellen Erholung in Europa und den USA in diesem Sommer von einer

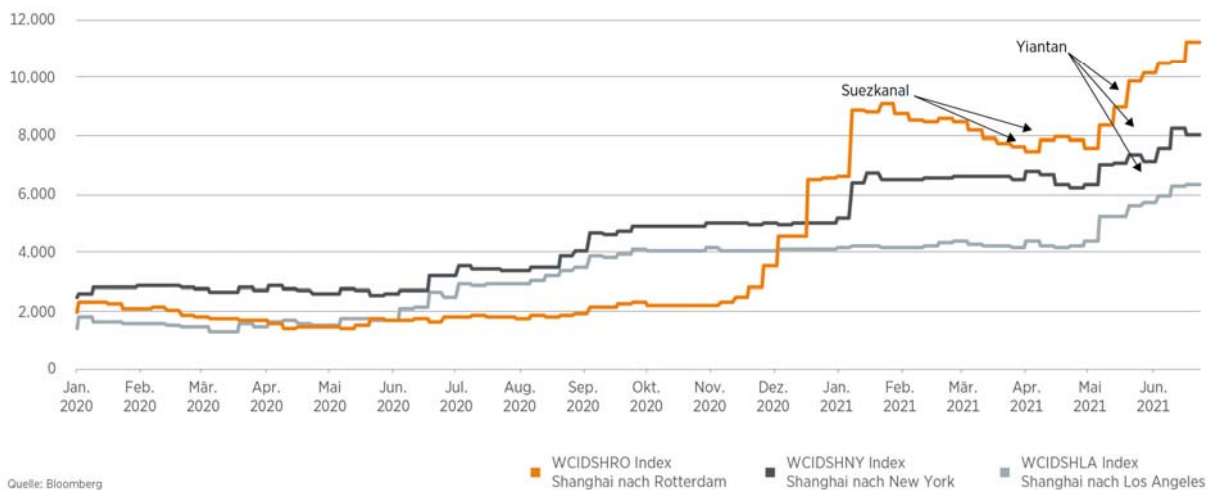
¹⁵ Alphaliner (2021a).

¹⁶ Shanghai Containerised Freight Index.

weiteren Verteuerung der Buchung von Schiffsraumkapazitäten auszugehen.¹⁷ Aktuell zeigt sich zudem das hohe Risiko für die internationalen Handelsverflechtungen durch punktuelle Ereignisse. So führte der Stau im April 2021 im Suezkanal, ausgelöst durch die Havarie der Ever Given,¹⁸ zu einem ersten Anstieg der Frachtraten auf den Verbindungsrouten von China nach Europa und die Ostküste der USA, gemessen an den Indices von Drewry der Verbindungsrouten Shanghai-Rotterdam, Shanghai-New York und Shanghai-Los Angeles.

Drewry World Container Indices

USD je Feu (40 Fuß-Container)



Eine weitere Verteuerung wurde durch das Herunterfahren der Umschlagkapazitäten auf 40 bis 45 Prozent der normalen Auslastung¹⁹ im Juni 2021 im Hafen von Yiantan, dem Umschlagzentrum von Shenzhen, einer der wichtigsten Wirtschaftsregionen Chinas, hervorgerufen. Dieses Ereignis ist deswegen von besonderer Bedeutung, weil es nicht wie die Havarie im Suezkanal ein grundsätzliches Risiko des internationalen Schiffsverkehrs ist, mit dem immer zu rechnen ist, sondern es das Risiko der besonderen Strategie der chinesischen Regierung im Umgang mit der Coronapandemie widerspiegelt. Im Gegensatz zu Europa und den USA reagiert die dortige Regierung auch bei punktuellen Coronaausbrüchen mit deutlich restriktiveren Maßnahmen. Die Impfquote in China²⁰ nähert sich zwar in

¹⁷ Für die Eurozone prognostiziert die EZB ein Wachstum um vier bis fünf Prozent (ECB 2021). In den USA geht man laut Conference Board (2021) sogar von einer konjunkturellen Erholung von sechs bis sieben Prozent aus und damit von Werten, die zuletzt nur von der chinesischen Volkswirtschaft erreicht worden sind.

¹⁸ BBC (2021).

¹⁹ Alphaliner (2021b).

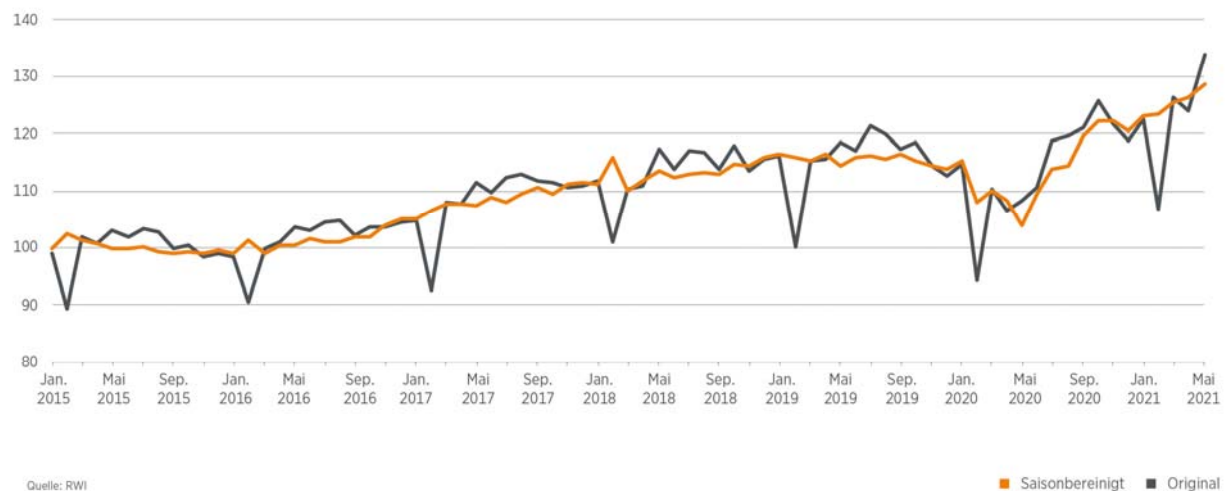
²⁰ Nature (2021).

jüngster Vergangenheit der in Europa und den USA an, jedoch werden dort vornehmlich die heimischen Vakzine verwendet, bei denen von einer geringeren Wirksamkeit gegenüber den in Europa und den USA verwendeten Impfstoffen ausgegangen wird. Somit darf es nicht überraschen, wenn es auch im Verlauf der nächsten zwölf Monate bei Ausbrüchen von Covid-19 in China immer wieder zu scharfen Beschränkungen kommen wird, die dann den internationalen Handel beeinflussen.

Neben der Analyse der Frachtraten wird der bisherige Befund einer zunehmenden Verknappung von Schiffskapazitäten und damit einhergehenden Schwierigkeiten bei den internationalen Lieferbeziehungen auch von einer direkten Analyse des Containerumschlags bestätigt. Gemessen wird diese z. B. anhand des RWI/ISL-Container-Umschlag-index. Mit 91 internationalen Häfen deckt dieser Index rund 60 Prozent des weltweiten Containerhandels ab. Der Rückgang bei monatlicher Betrachtung stellt sich mit rund zehn Prozent in der ersten Hälfte des Jahres 2020, wie schon vorher bei der jahresdurchschnittlichen Betrachtung angemerkt, nicht ganz so stark dar wie bei den Frachtraten.

RWI/ISL-Container-Umschlagindex

Index 2015 = 100



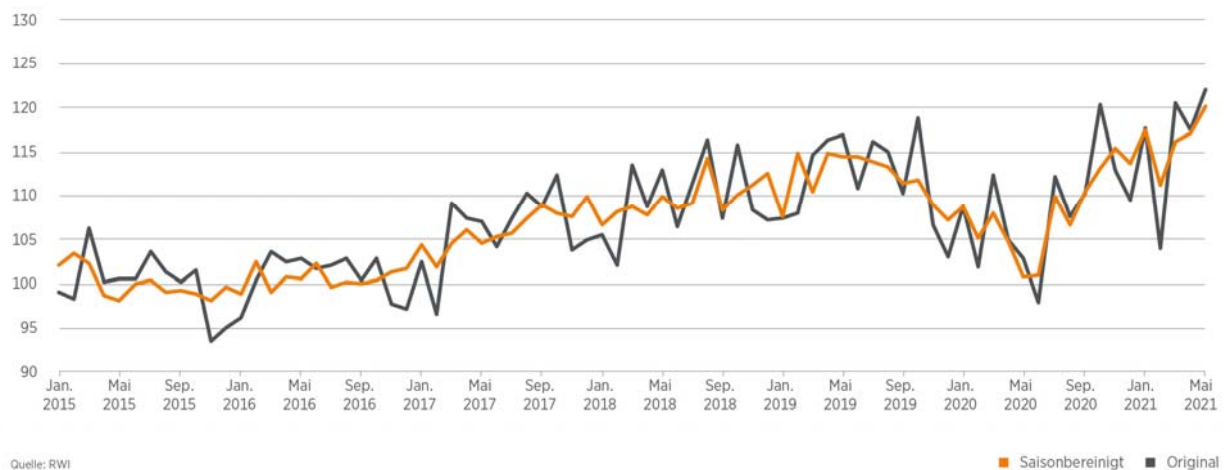
Die Erholung seit Herbst 2020 stellt aber mit einem Anstieg des saisonbereinigten Werts auf etwa 130 Punkte im Mai 2021 einen Zuwachs von 30 Prozent gegenüber dem Tiefpunkt in der Krise ein Jahr zuvor dar. Außer von der grundsätzlichen Erholung der weltweiten Handelstätigkeit wird die Verknappung der Container noch dadurch verstärkt, dass im Zuge der Coronapandemie und der damit einhergehenden massiven Störung der Lieferketten oftmals leere Container an Orten lagern,²¹ an denen sie nicht gebraucht werden.

²¹ Unctad (2021).

Eine schnelle Lösung dieses Problems ist nicht zu erwarten, da es weiterhin zum Arbeitskräftemangel insbesondere in der Hafenwirtschaft kommen kann bzw. dort Abläufe durch eine Covid-19-Testpflicht verzögert werden. Jüngstes Beispiel dafür ist die schon angesprochene temporäre Schließung²² der Containerannahme im Hafen von Yiantan. Den gleichen Verlauf zeigt auch eine isolierte Betrachtung des Index der Nordseehäfen, repräsentiert durch die North Range.²³

RWI/ISL-Container-Umschlagindex (North Range)

Index 2015 = 100



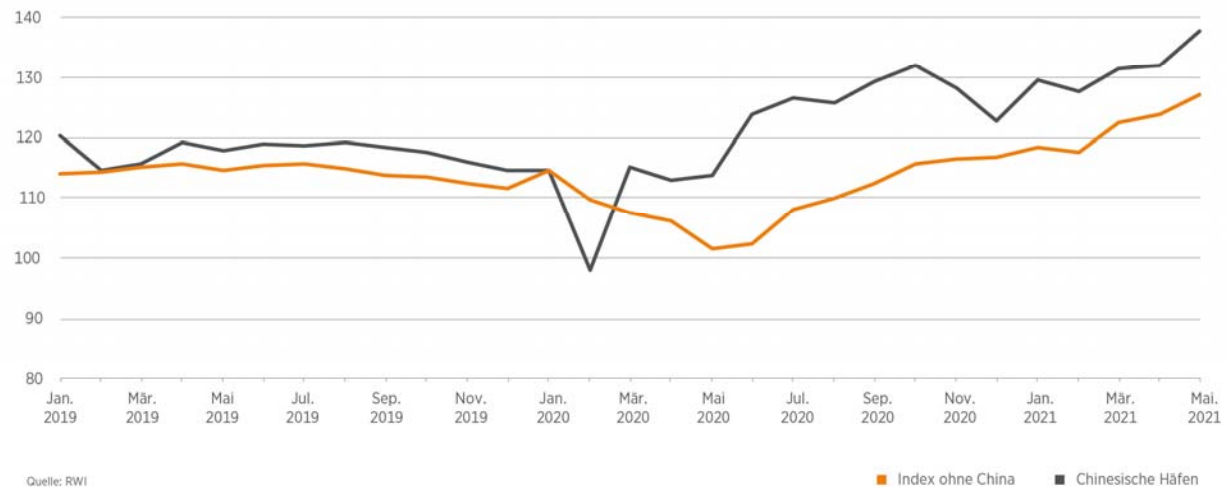
Das anhand der Frachtraten gezeichnete Bild des fehlenden Einbruchs bei Seeverbindungen aus China wird durch eine Sonderauswertung des RWI/ISL-Index bestätigt, bei der die chinesischen Häfen herausgerechnet worden sind. Der Einbruch Anfang des Jahres 2020 fällt mit 15 Prozent zwar etwas stärker aus, beschränkt sich aber punktuell auf den Februar 2020.

²² Goebel (2021).

²³ Der Nordrange-Index fasst die Umschläge der Häfen Le Havre, Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Bremen/Bremerhaven und Hamburg zusammen.

RWI/ISL-Container-Umschlagindex: China und der Rest der Welt

Saisonbereinigte Werte

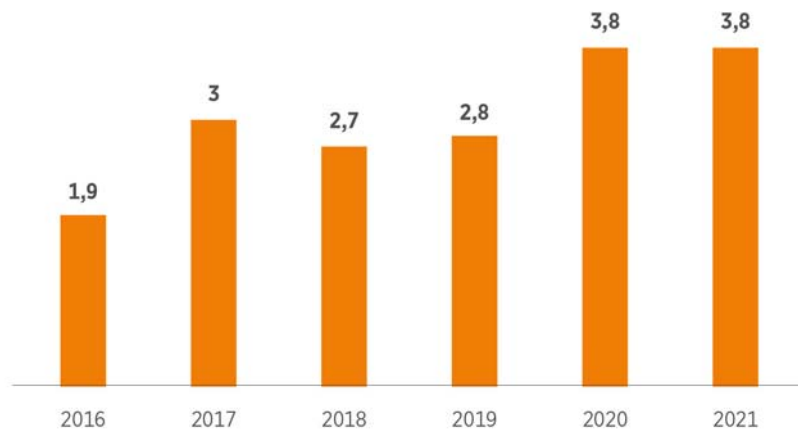


Außerdem bestätigt die Betrachtung des Containerumschlags die höhere Dynamik des Handels mit der chinesischen Volkswirtschaft. Denn der Zuwachs des Index der chinesischen Häfen liegt rund zehn Prozentpunkte höher als der des Index für den Rest der Welt.

Eine gesonderte Analyse für die Transportkapazitäten im Bereich der Massengutfrachter (Dry Bulk Carrier), unter denen die Erzfrachter ein Teilsegment bilden, zeigt eine Zunahme der Schiffräumkapazitäten über die letzten fünf Jahre um etwa drei Prozent, die auch durch die Coronapandemie nicht abgebremst worden ist.

World bulk carrier fleet

Veränderung der jährlichen Tonnage in Prozent, basierend auf den Zahlen von Januar des jeweiligen Jahres



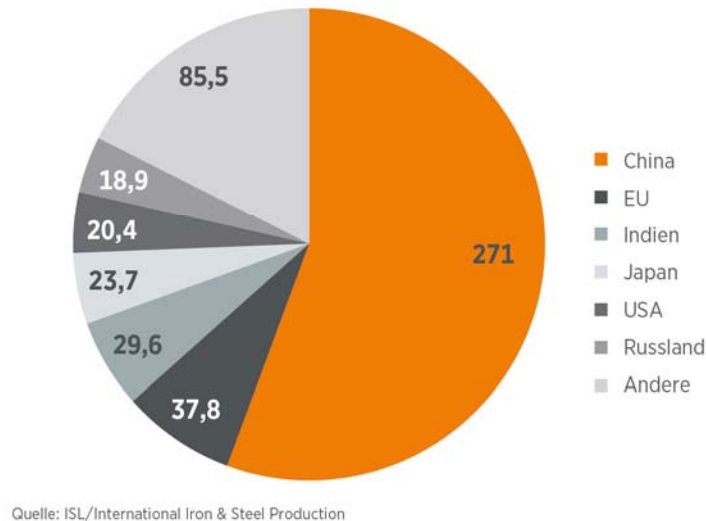
Quelle: Clarkson Research Services Limited

Bei den Erzfrachtern ist die Kapazität zwar von 2020 auf 2021 um 0,7 Prozent leicht zurückgegangen, jedoch hat die Kapazität von 2019 auf 2020 um rund acht Prozent zugenommen.²⁴ Zudem hat auch der Transport von Eisenerz von 2019 gegenüber 2020 um 3,2 Prozent auf rund 1,5 Bill. Tonnen weltweit zugenommen. Nicht zuletzt ist in dem Zusammenhang auch auf die schon vorher angesprochene besondere Rolle der chinesischen Volkswirtschaft hinzuweisen, denn dieses Land vereinigt mehr als die Hälfte der weltweiten Stahlproduktion auf sich.

²⁴ ISL (2021).

Stahlproduktion

in Mill. Tonnen, 1. Quartal 2021



Die chinesische Volkswirtschaft wird mit ihrem steigenden Rohstoffbedarf die Nachfrage nach Eisenerz weiter hochhalten, und damit ist auch an diesem Markt mit einer ähnlichen Entwicklung bei den Frachtraten zu rechnen.

Zudem dürfte es als Folge der allgemeinen konjunkturellen Erholung im Laufe dieses Jahres noch einmal zu einem deutlichen Preisanstieg bei den Transportkosten im internationalen Schiffsfrachtverkehr kommen.

Die im Seehandelsverkehr angesprochenen Lieferschwierigkeiten übertragen sich im Zuge der Verzahnung der Lieferketten auch auf die Transportwege an Land. So hat Anfang des Jahres 2021 die Auslastung des europäischen Transportmarktes²⁵ deutlich zugenommen und mit 77 Prozent das Vorkrisenniveau mittlerweile deutlich übertroffen.

²⁵ Untersucht werden die Fracht- und Laderaumeingaben der Nutzer im Smart Logistics System von TIMOCOM aus 46 europäischen Ländern. Dabei können hier auch einzelne Länderrelationen betrachtet werden.

Monatliche Auslastung am europäischen Transportmarkt bis 2021

Quelle: TIMOCOM

In der Folge werden auch diese Transportkapazitäten immer knapper. So ist nach Daten der Transportplattform Transpareon der angebotene Frachtraum im Mai des Jahres 2021 um mehr als zehn Prozent gegenüber dem Vormonat zurückgegangen.²⁶ Somit ist auch auf dem Landweg bei der Distribution von Gütern mit einer sich weiter verschärfenden Lage im Zuge weiterer Lockerungen und damit steigender Nachfrage zu rechnen.

²⁶ Schlautmann (2021).

4. Die Stahlindustrie Flachstahl

Die Stahlindustrie ist eine stark zyklische Branche. Heftige Schwankungen der Nachfrage ihrer Kunden auszuhalten und auszugleichen, ist quasi in ihrer DNA angelegt. Obwohl Stahlhersteller und Stahlverarbeiter gemessen an Umsatz und Beschäftigung mittlerweile nur noch zu den kleineren Segmenten im verarbeitenden Gewerbe gehören, kommen ihnen als wichtige Zulieferer der deutschen Industrie nach wie vor eine große Rolle zu. Sie stehen am Anfang der industriellen Wertschöpfungsketten und liefern Vorleistungen, die den internationalen Ruf nach Qualität und Effizienz deutscher Produkte aus dem Fahrzeug- oder Maschinenbau, der Elektrotechnik sowie der Bauindustrie mitbegründen.

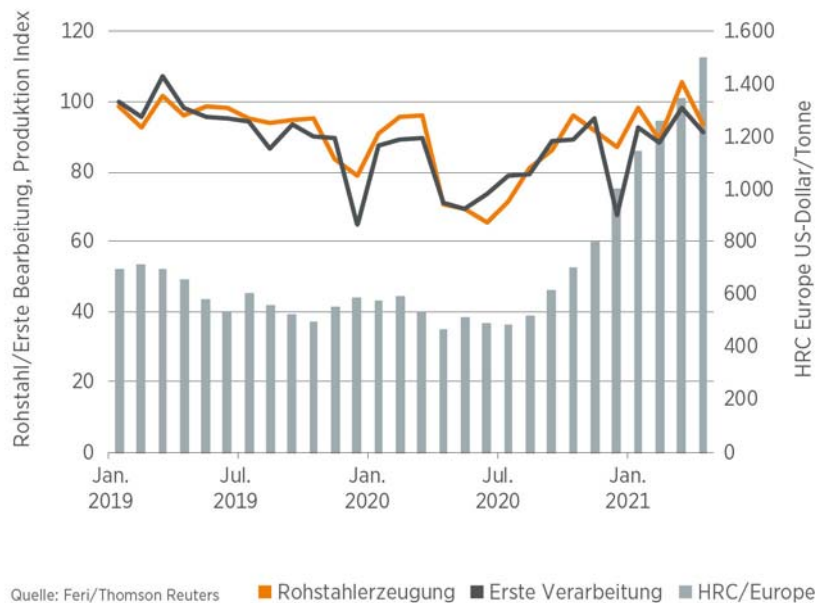
Die Stahlhersteller gingen schon angeschlagen in die Coronakrise, als diese Anfang 2020 ausbrach. Die internationalen Handelsstreitigkeiten und die geschwächte Weltkonjunktur hatten quer durch alle Bereiche ihre Spuren hinterlassen. So sank der Ausstoß der deutschen Stahlwerke 2019 bereits um 6,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr.²⁷ Doch was dann folgte, war auch für die krisenerprobte Branche eine echte Herausforderung: Mit dem Lockdown in vielen Ländern rund um den Globus kam im Frühjahr 2020 die Wirtschaft über Wochen hinweg zum Erliegen. Zweistellige Produktionseinbrüche zogen sich durch nahezu alle Bereiche. So fiel die Rohstahlproduktion im 2. Quartal 2020 um gut ein Viertel (27 Prozent), bei den Unternehmen der ersten Bearbeitungsstufe um ein Fünftel (19,5 Prozent).²⁸

²⁷ Wirtschaftsvereinigung Stahl (2021a).

²⁸ Auszug aus der Feri Produktionsdatenbank Rohstahl auf der Basis der Daten des Statistischen Bundesamts.

Die Lücke schließt sich

Rohstahl/Erste Bearbeitung, Produktion Index/
HRC Europe US-Dollar/Tonne



Viele Betriebe schickten weite Teile ihrer Belegschaft in Kurzarbeit. Angetrieben von der schnellen Erholung der chinesischen Wirtschaft und deren Nachfrage nach Industrieprodukten, konnte die Produktion der Hütten und Verarbeiter im dritten Quartal 2020 wieder Fahrt aufnehmen. Dennoch wurde in Deutschland 2020 mit 35,7 Millionen Tonnen so wenig Stahl produziert wie zuletzt 2009 – der Rückgang betrug rund 10 Prozent gegenüber dem schon schlechten Vorjahr.²⁹

Mittlerweile hat die Produktion im Frühjahr 2021 wieder das Ausgangsniveau von vor zwei Jahren erreicht. Das spiegelt sich auch in der Beschäftigungssituation wider: Die Kurzarbeit ist weitgehend beendet, die Hütten produzieren wieder auf Vorkrisenniveau.³⁰ Auch die Hochöfen, die wegen einer (vorgezogenen) Wartung oder aus Kapazitäts- bzw. Kostengründen zeitweise stillgelegt wurden, kochen wieder Stahl.

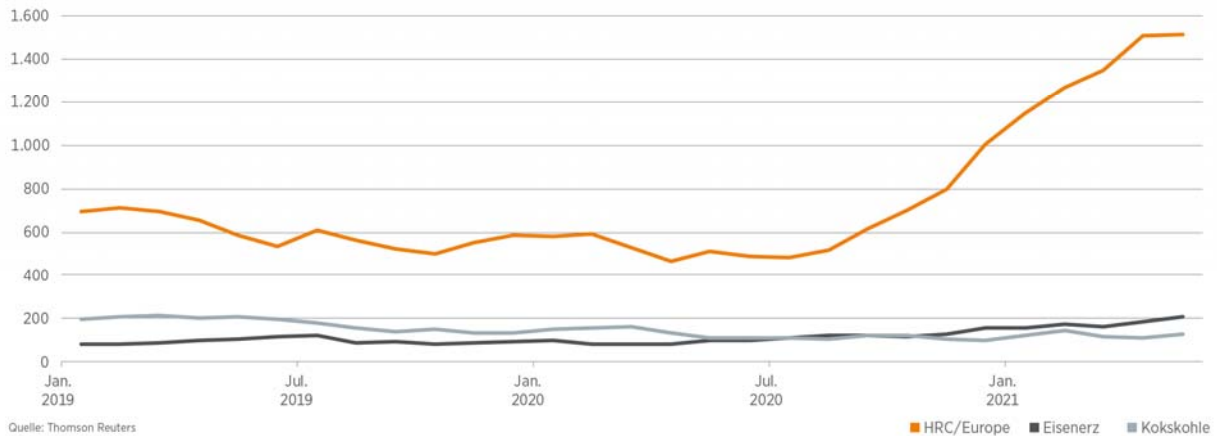
Alles gut und wie immer, könnte man meinen – wenn nicht der rasant gestiegene Stahlpreis wäre.

²⁹ Wirtschaftsvereinigung Stahl (2021a).

³⁰ Höning, A. (2021).

Stahlpreis zieht davon

Preisentwicklung US-Dollar/Tonne



Allein zwischen September 2020 und Mai 2021 schoss der Preis für in Europa gehandeltes Warmband (HRC) auf über 1600 Dollar pro Tonne, eine Erhöhung um 150 Prozent. Binnen eines halben Jahres (Dezember 2020 bis Mai 2021) waren es allein 50 Prozent.³¹ Denn die Nachfrage weltweit ist hoch – angetrieben von der unverändert gut laufenden Konjunktur in China, den üppigen Konjunkturprogrammen in den USA und der wieder Fuß fassenden europäischen Wirtschaft. So verzeichnen deutsche Stahlverarbeiter mittlerweile eine verstärkte Nachfrage nach ihren Stahlprodukten auch aus den Vereinigten Staaten und China.³² Da sich gleichzeitig die Preise vieler anderer Rohstoffe wie Kupfer oder auch Erdöl deutlich verteuert haben, gibt es auch in zahlreichen Schwellenländern genug Kapital und eine wachsende Bereitschaft, in industrielle (und häufig stahlbasierte) Ausrüstungsgegenstände zu investieren. Das alles treibt die Nachfrage und damit den Preis für Stahl und Stahlprodukte.

Entsprechend alarmiert reagieren weite Teile der deutschen Wirtschaft, insbesondere die Stahlverarbeiter. Sie stecken in der klassischen Sandwichposition: Auf der einen Seite stehen die großen (und wenigen) Stahlhersteller, die ihnen derzeit die Preise diktieren können. Auf der anderen Seite wollen große (und mächtige) Kundenbranchen wie die Autoindustrie die Preiserhöhungen in der Höhe nicht akzeptieren und üben entsprechenden Druck auf die Stahlverarbeiter aus.³³ Auch der Import von Stahl aus Asien (China, Südkorea), der Türkei oder Russland, der über Jahre die Preise auf dem europäischen Markt unter Druck und der deutschen Stahlindustrie erheblich zugesetzt hat, fällt derzeit aus.

³¹ Siehe Grafik, Daten von Thomson Reuters.

³² Telefonisches Interview des HRI für diese Analyse mit Christian Vietmeyer, Hauptgeschäftsführer Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung WSM.

³³ Ebd.

Schon im Jahr 2020 wies der Stahlaußenhandel der EU einen Rückgang der Importe um 18 Prozent auf nur noch 33 Millionen Tonnen aus. Zwei Jahre zuvor lagen die Einfuhren aus Drittländern noch bei 45 Millionen Tonnen. Zwar gingen auch die Exporte 2020 um 22 Prozent auf 23 Millionen Tonnen zurück, das Delta betrug damit aber nur noch 10 Millionen Tonnen.³⁴ Diese Tendenz dürfte sich im ersten Halbjahr 2021 verschärft fortgesetzt haben.

Das liegt zum einen an den vielen Handelsbeschränkungen und Anti-Dumping-Maßnahmen, die die EU in den vergangenen Jahren zum Schutz der heimischen Stahlbranche erhoben und Mitte Juni 2021 verlängert hat. Gleichzeitig ist der Stahlbedarf in Asien sehr hoch, was den Druck auf die dortigen Hütten mindert, wie in vergangenen Zeiten um (fast) jeden Preis überschüssigen Stahl auf den Weltmarkt zu werfen. Zuletzt sind die Frachtkosten in den vergangenen Monaten stark gestiegen.³⁵ Die Situation wird noch dadurch verschärft, dass viele Stahlkunden und Stahlverarbeiter ihre Lager noch nicht bis auf das Niveau vor der Krise aufgefüllt haben.

Dies wird vermutlich auch noch eine Weile andauern, da die benötigten Mengen derzeit nicht zu bekommen sind – selbst wenn Firmen bereit sind, höhere Preise zu zahlen. In einer Mitgliederbefragung des Wirtschaftsverbands Stahl- und Metallverarbeitung Ende Mai 2021 beklagten 98 Prozent der Unternehmen eine Beeinträchtigung ihrer Unternehmenssituation durch die gegenwärtige Stahlmarktsituation.³⁶ Neun von zehn der befragten Stahlverarbeiter sehen ihre aktuelle Produktion betroffen und 87 Prozent können bereits ihre Kunden nicht mehr wie vereinbart beliefern. „Ich habe noch nie in einer Umfrage so dramatische Zahlen gesehen“, äußerte sich WSM-Hauptgeschäftsführer Christian Vietmeyer. „Die Stahlversorgung muss viel schneller nachziehen, um die steigende Nachfrage zu bedienen.“³⁷

Zu Lieferengpässen kommt es bei den vereinbarten Jahresmengen und besonders dramatisch bei Mehrmengen. Selbst bei vor Monaten geschlossenen Lieferverträgen käme es zu Nachverhandlungen auf Druck der Stahlhersteller, klagt Vietmeyer. „85 Prozent unserer Mitgliedsfirmen sagen, dass sie die vereinbarten Mengen nicht geliefert bekämen. (...) Bei gut 70 Prozent werden die Preise nachverhandelt.“ Für die Stahlverarbeiter sind mehrere Gründe für die prekäre Versorgungslage verantwortlich: Über 80 Prozent der befragten Unternehmen glauben, dass sowohl die Stahlhersteller als auch die Kunden beispielsweise aus dem Automobil- und Maschinenbau den konjunkturellen Aufschwung unterschätzt haben. „Bei der Stahl verarbeitenden Industrie kommt es bereits zu Produktionsausfällen.

³⁴ Wirtschaftsvereinigung Stahl (2021b).

³⁵ Shanghai Containerized Freight Index.

³⁶ Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung (2021).

³⁷ Telefonisches Interview des HRI für diese Analyse mit Christian Vietmeyer, Hauptgeschäftsführer Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung WSM.

Das ist Gift für die wirtschaftliche Erholung, die wir alle brauchen. Wir benötigen jetzt dringend mehr Stahl und Rohstoffe“, so Vietmeyer.

Angesichts der vielen Jahre, in denen sie Verluste geschrieben haben, rechnen die Stahlverarbeiter damit, dass die Stahlproduzenten derzeit wenig Interesse daran haben, über eine massive Ausweitung der Produktion die Preise mittelfristig zu senken. So geht Deutschlands Marktführer ThyssenKrupp davon aus, dass die – aus seiner Sicht – günstige Konstellation mit hoher Nachfrage und hohen Preisen noch einige Monate so bleiben wird.

Dafür spricht, dass die Branche parallel zum Konjunkturaufschwung vor einer technischen Transformation zur wasserstoffbasierten Stahlherstellung steht, die man durchaus als historisch bezeichnen kann. Dieser über Jahrzehnte dauernde Übergang, der von der öffentlichen Hand massiv finanziell gefördert werden wird, dürfte erhebliche technologische, finanzielle und menschliche Kapazitäten binden und den Fokus auf die Produktion von hochwertigem grünem Stahl lenken – weniger auf den Ausbau der Produktion. Gleichzeitig drängen die deutsche und die europäische Stahlindustrie darauf, dass die Umstellung auf teuren wasserstoffbasierten Stahl politisch flankiert werden müsse, um bei Kunden und auf den Exportmärkten keinen Nachteil zu erleiden. Im Gespräch sind ein CO₂-Grenzausgleich oder sogenannte „Carbon Contracts for Difference“, um Investitionen in das neue Verfahren in der erwarteten Größenordnung von rund 35 Milliarden Euro allein für die deutschen Stahlhersteller abzusichern. Dies führt gleichzeitig auch zu einer stärkeren Abschottung des europäischen Stahlmarkts, was die Importe aus Drittstaaten beeinflussen dürfte.³⁸

Derzeit spricht wenig dafür, dass sich an der Grundkonstellation schnell etwas ändern wird. Für feste Stahlpreise sorgen schon die gestiegenen Kosten für Eisenerz- und Koks-kohle (siehe Grafik). Auch die steigenden Preise für Emissionszertifikate spiegeln sich darin wider. Der Datendienstleister Feri weist zudem in seiner Prognose für die drei wichtigsten Branchen der Stahlindustrie (Auto, Maschinenbau und Bau) für das laufende Jahr eine deutlich höhere (Auto, Maschinenbau) als 2020 oder eine stabile Nachfrage auf hohem Niveau (Bauhauptgewerbe) aus. Allerdings werden den Voraussagen nach alle drei Branchen immer noch deutlich unter ihren Spitzenwerten bei Umsatz und Produktion aus dem Boomjahr 2018 liegen. Im Jahr 2022 wird zwar mit einem weiteren Anstieg gerechnet, dieser dürfte aber nicht mehr so kräftig ausfallen wie im laufenden Jahr und sich eher an den Wachstumsraten der Vorjahre (rund 2 Prozent) orientieren.

Allerdings deutet vieles darauf hin, dass sich die prekäre Situation bei der Stahlversorgung binnen der kommenden zwölf Monate deutlich entschärfen dürfte. So zeichnet sich ab,

³⁸ Wirtschaftsvereinigung Stahl (2021c).

dass sich die Lücke zwischen Angebot und Nachfrage langsam zu schließen beginnt. Zwischen Januar und Mai erhöhten die deutschen Hütten ihre Produktion um 15 Prozent, die europäischen Stahlhersteller in der gleichen Größenordnung gegenüber dem – zugegebenermaßen – schwachen Vorjahr (siehe Grafik oben „Die Lücke schließt sich“).

Diese Entwicklung und Perspektive ist für die deutschen Stahlkunden und -verarbeiter immer noch die maßgebende – trotz globalisierter Märkte. Schließlich beziehen sie den größten Teil ihrer Vorprodukte weiter aus deutschen und europäischen Hütten. Das hat mit den Vorgaben der Kunden zu tun, mit den etablierten Zertifizierungsprozessen, aber auch mit den hohen Ansprüchen an die Stahlqualität, die viele Stahlkocher aus Drittstaaten nicht oder noch nicht erfüllen können.

Trotzdem lohnt sich mit dem Blick auf die Preisentwicklung die Einbeziehung der Entwicklung in China, dem mit Abstand weltweit größten Stahlproduzenten mit einem Marktanteil von zuletzt 56 Prozent. Die chinesischen Stahlwerke legten in den ersten vier Monaten 2021 noch einmal um 16 Prozent zu, nachdem sie 2020 als einzige Hersteller weltweit ihre Rekordproduktion aus dem Vorjahr sogar noch leicht ausbauen und ihren weltweiten Marktanteil erweitern konnten.³⁹ So erwartet der Weltstahlverband in seiner Prognose für das laufende Jahr von April 2021 ein Produktionswachstum weltweit von 5,8 Prozent in diesem und von 2,7 Prozent im kommenden Jahr.

Erst im Jahr 2022 werden seiner Einschätzung nach die drei wichtigsten Abnehmerindustrien Auto, Maschinenbau und Bau das Niveau des Vor-Corona-Jahres 2019 erreichen.⁴⁰ Es ist daher zu erwarten, dass sich die Angebotslücke mittelfristig wieder schließen wird – mit Auswirkungen auf die Preissituation. So gibt es bereits erste Anzeichen für eine Korrektur der überhitzten Märkte in China: Ende Mai brach der Preis beispielsweise für Betonstahl an der SHFE in Shanghai gegenüber seinem Rekordhoch um 23 Prozent ein. Auch der Eisenerzpreis in China ging Ende Mai erstmals wieder deutlich zurück. Hintergrund ist das Bemühen der chinesischen Behörden, die Spekulation an den Rohstoffmärkten einzudämmen. Dies alles dürfte darauf hindeuten, dass der Preisanstieg, der bis Anfang Juni zu beobachten war, sich verlangsamt.⁴¹

Wie eine solche Erholung aussehen könnte, zeigt ein Blick auf die Entwicklung von Konjunktur, Stahlproduktion und Stahlpreis während und nach der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09. Auch damals kam es zu einem unerwarteten exogenen Schock durch den Zusammenbruch der Bank Lehman Brothers am 15. September 2008 mit erheblichen konjunkturellen Auswirkungen, aber auch einer zügigen wirtschaftlichen Erholung. Natürlich

³⁹ World Steel Association (2021b).

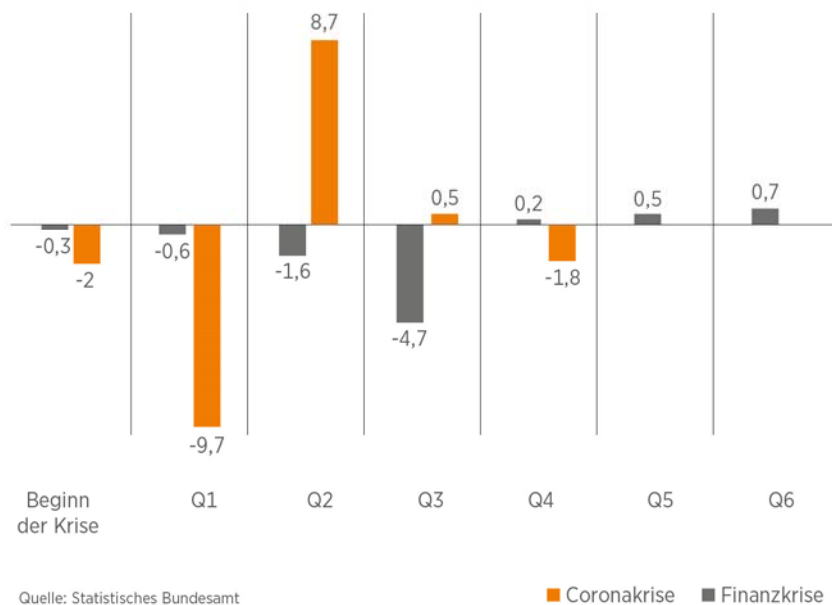
⁴⁰ World Steel Association (2021a).

⁴¹ Commerzbank (2021).

lassen sich nicht auf allen Ebenen Parallelen zu der wirtschaftlichen Bewältigung der Coronakrise und den Auswirkungen auf den Stahlpreis ziehen: So gab es in der Finanz- und Wirtschaftskrise einen eher V-förmigen Konjunkturverlauf, die wirtschaftliche Bewältigung der Coronapandemie ähnelt dagegen mit den Folgen der dritten Infektionswelle eher einem W.

Tiefer Fall, deutliche Erholung

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts seit Beginn der Coronakrise ab Januar 2020 und der Finanzmarktkrise ab April 2008, Veränderung zum Vorquartal in %

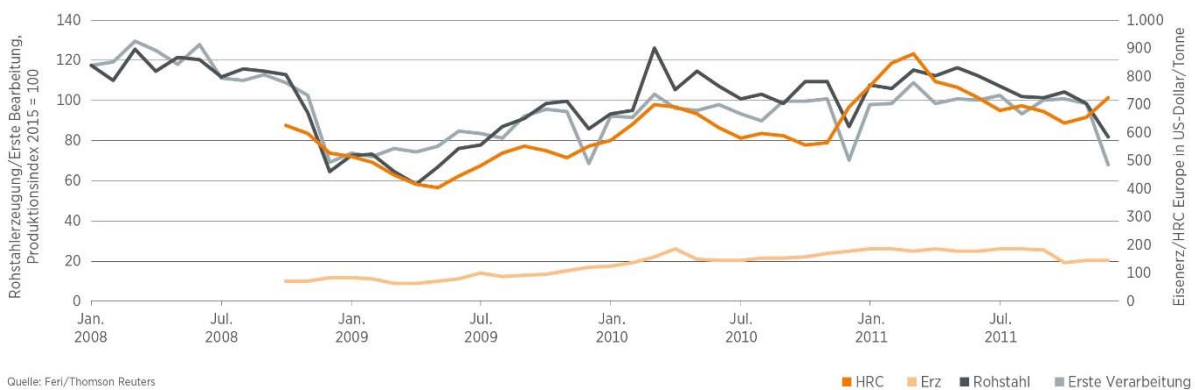


Auch war 2008/09 vor allem die Industrie betroffen, während es gegenwärtig besonders den Dienstleistungssektor trifft. Die Industrie ist in der Coronakrise vergleichsweise gut durch den Winter gekommen. Auch dürfte die Weltwirtschaft aufgrund des größeren Impffortschritts in den bedeutenden Ökonomien (USA, Kanada, Großbritannien) und der Tatsache, dass Länder wie China und Australien die Ausbreitung von Corona auch ohne große Impfkampagne weitgehend im Griff haben, sicher einige Monate weiter in der Konjunkturentwicklung sein als Deutschland. Vermutlich lag in diesen Staaten der untere Wendepunkt Mitte des ersten Quartals 2021. In 2009 liefen die deutsche und die europäische Konjunktur mit der der Welt parallel, was für einen kraftvollen Umschwung weltweit am Ende des zweiten Quartals 2009 sorgte.

Doch selbst wenn man all diese Unterschiede berücksichtigt, zeigen sich beim Blick auf die Kurven in den Grafiken erstaunliche Parallelen.

Kräftiger Anstieg

Rohstahlerzeugung/Erste Bearbeitung, Produktionsindex 2015 = 100,
Eisenerz/HRC Europe in US-Dollar/Tonne



Erreicht die Stahlproduktion im Zuge der allgemeinen Konjunkturerholung wieder das Vorkrisenniveau und kann sie dieses über mehrere Monate hinweg bei guter Wirtschaftsentwicklung halten, reagieren die Stahlpreise mit einer Verzögerung von sechs bis zu zwölf Monaten. Dann haben sie ihren Zenit überschritten und schmelzen dauerhaft ab. Die Stahlproduktion hat im Frühjahr 2021 erstmals wieder das Niveau von Anfang 2009 erreicht, dem Beginn des damaligen konjunkturellen Abschwungs. Dies zur Entwicklung von 2009 ins Verhältnis gesetzt zeigt, dass das derzeitige Preisniveau vermutlich noch bis Sommer/Herbst halten wird, allerdings schon mit rückläufiger Tendenz. Bis dahin dürften die Kapazitäten der Stahlhersteller voll ausgefahren und die Lager der Produzenten, Verarbeiter und Kunden gefüllt sein.

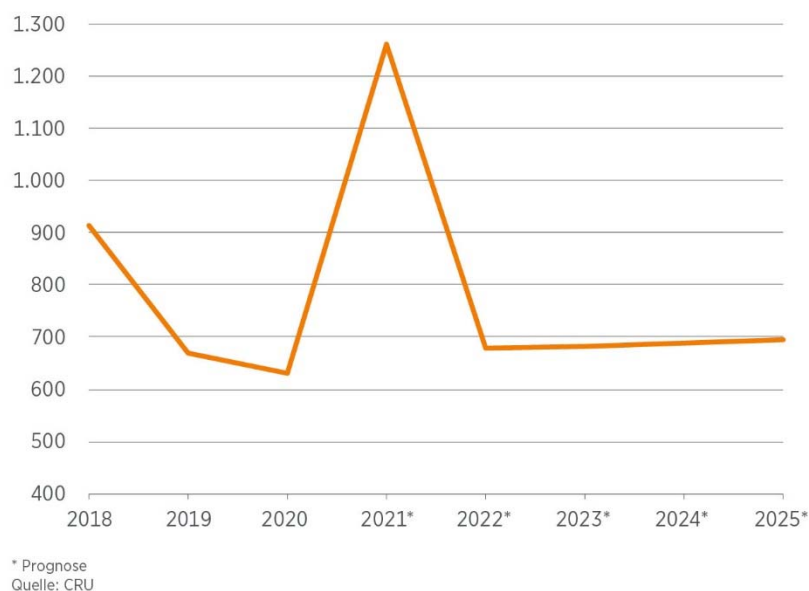
Diese Einschätzung deckt sich mit Beobachtungen der US-Ratingagentur FitchRatings auf der Basis von Daten des auf Grundstoffe spezialisierten Analysehauses CRU Group.⁴² Sie vergleichen die Situation zwischen den Zeiträumen nach der Banken- und Finanzkrise 2008/09, während des Wirtschaftsbooms in China 2016/18 und der wirtschaftlichen Erholung nach der Coronapandemie. In allen drei Fällen stiegen die Margen der Stahlproduzenten deutlich, da die Grundkosten (vor allem Eisenerz und Kokscoke) zwar auch zulegten, aber bei weitem nicht so stark wie die von der hohen Nachfrage getriebenen Stahlpreise. Am stärksten klappt die Schere im Vergleich tatsächlich derzeit auseinander.

⁴² Fitch Ratings (2021).

Für die Ratingagentur Fitch/CRU ist eine Marktsituation mit solch hohen Margen historisch ungewöhnlich – und aus ihrer Sicht auch nur kurzfristig haltbar. Auf die Post-Corona-Zeit bezogen rechnen beide Häuser damit, dass der Preiszenit schon bald erreicht sein dürfte (wenn er nicht schon im Sommer erreicht worden ist) und die Preise ähnlich schnell zurückgehen werden, wie sie in den vergangenen zehn Monaten angestiegen sind. Schon im Frühjahr 2022 sollte nach den Prognosen das Phänomen der hohen Stahlpreise wieder der Vergangenheit angehören.

Normalität in Sicht

Preisentwicklung USA Midwest HRC Dollar/Tonne



Allerdings ist auch kein Preisverfall absehbar, wie ihn die Branche 2016 erlebt hat. Dagegen spricht die oben genannte Grundkonstellation mit geschützten Märkten und der Transformation hin zu einer wasserstoffbasierten Produktion von grünem Stahl.

Quellenverzeichnis

- Alphaliner (2021a): Weekly Newsletter, 2021/11 (10.03.–16.03.2021).
- Alphaliner (2021b): Weekly Newsletter, 2021/24 (09.06.–15.06.2021).
- Ameling, D. / Falke, A. / Schäfer, W. / Dieckheuer, G. (2002): Importquoten und Schutzzölle: Droht ein Handelskrieg zwischen der EU und den USA?, ifo Schnelldienst 10/2002, 55. Jahrgang, 30. Mai 2002.
- BBC (2021): Suez Canal: Ever Given container ship shifted from shoreline, <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-56559904>, zuletzt abgerufen am 26. Juni 2021.
- Brief von The American Iron and Steel Institute (AISI), United Steelworkers union (USW), Steel Manufacturers Association (SMA), The Committee on Pipe and Tube Imports (CPTI), Specialty Steel Industry of North America (SSINA), American Institute of Steel Construction (AISC) und Alliance for American Manufacturing (AAM) an US-Präsident Joe Biden vom 19. Mai 2021, <https://www.steel.org/wp-content/uploads/2021/05/Steel-Coalition-Letter-to-President-Biden-051921-Final2.pdf>, zuletzt abgerufen am 14. Juni 2021.
- Brüggmann, M. (2021): Russland verhängt Sonderzölle für Metall-Exporteure, um Infrastrukturprojekte zu subventionieren, Handelsblatt Online, 25. Juni 2021, <https://www.handelsblatt.com/politik/international/rohstoff-superzyklus-russland-verhaengt-sonderzoelle-fuer-metall-exporteure-um-infrastrukturprojekte-zu-subventionieren/27362062.html>, zuletzt abgerufen am 25. Juni 2021.
- Chuin-Wei Yap und Yifan Wang (2021): China to Release Metal Reserves in Effort to Tame Commodities Rally, Wall Street Journal Online, 16. Juni 2021, <https://www.wsj.com/articles/china-to-release-metal-reserves-in-effort-to-tame-commodities-rally-11623825424>, zuletzt abgerufen am 20. Juni 2021.
- Commerzbank (2021): Die Nervosität nimmt zu, Tagesinfo Rohstoffe / Commodities Daily, 27. Mai 2021 (bluematrix.com).
- Döhrn, R. / Janßen-Timmen, R. (2012): Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Stahlindustrie, RWI Materialien, Nr. 71, ISBN 978-3-86788-365-8, Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung (RWI), Essen.

- Döhrn, R. / Janßen-Timmen, R. (2015): Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Stahlindustrie: Eine Aktualisierung im Lichte neuer Daten. Gutachten im Auftrag der Wirtschaftsvereinigung Stahl, RWI Projektberichte, Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung (RWI), Essen.
- ECB (2021): Eurosystem staff macroeconomic projections for the euro area (Juni 2021) <https://www.ecb.europa.eu/mopo/strategy/ecana/html/table.en.html>, zuletzt abgerufen am 26. Juni 2021.
- Europäische Kommission (2021): Kommission leitet Untersuchung zu Verlängerung der Schutzmaßnahmen für Stahl ein, Brüssel, 26. Februar 2021, Pressemitteilung der Europäischen Kommission.
- Feri Produktionsdaten Rohstahl.
- Fitch Ratings (2021): Webinar Global Metals and Mining – A Year on, 27. Mai 2021.
- Goebel, J. (2021): Dieser chinesische Hafen legt weltweit die Schifffahrt lahm, <https://www.wiwo.de/technologie/wirtschaft-von-oben/wirtschaft-von-oben-111-yantian-dieser-chinesische-hafen-legt-weltweit-die-schifffahrt-lahm/27299994.html>, WirtschaftsWoche Online vom 19. Juni 2021, aktualisiert am 28. Juni 2021, zuletzt abgerufen am 29. Juni 2021.
- Höning, A. (2021): ThyssenKrupp muss den Mittelabfluss schnell stoppen, Interview mit ThyssenKrupp-Chefin Martina Merz, Rheinische Post, 21. Mai 2021.
- Huchzermeier, D. / Köster, B. / Rürup, B. / Schrinner, A. (2021): Aufschwung ja, aber kein Boom, Handelsblatt Nr. 120, Seite 58/59, 25. Juni 2021.
- ISL (2021): Shipping Statistics and Market Review 2021 (World Bulk Carrier Market), Statistical Publications, Volume 65 – No. 3.
- Küster Simic, A. / Gül, O. / Lauenstein, P. (2017): Branchenanalyse Stahlindustrie – Entwicklungstrends und Zukunftsperspektiven, Studie der Hans-Böckler-Stiftung, Band Nr. 352, Februar 2017.
- Limbers, J. / Böhmer, M. / Hoch, M. (2016): Volkswirtschaftliche Folgen einer Schwächung der Stahlindustrie in Deutschland, August 2016, Studie der Prognos AG im Auftrag der Wirtschaftsvereinigung Stahl.
- Nature (2021): China is vaccinating a staggering 20 million people a day (09. Juni 2021) <https://www.nature.com/articles/d41586-021-01545-3>, zuletzt abgerufen am 25. Juni 2021.

- Reuters (2021): UPDATE 1 – China iron ore futures fall on increasing supply from miners, 16. Juni 2021, <https://www.reuters.com/article/asia-ironore-idUSL2N2NY0G1>, zuletzt abgerufen am 20. Juni 2021.
- The Conference Board (2021): The Conference Board Economic Forecast for the US Economy (09.06.2021), <https://www.conference-board.org/research/us-forecast>, zuletzt abgerufen am 26.06.2021.
- Schlautmann, C. (2021): „In ganz Europa fehlen Container“: Transportpreise erreichen Rekordwerte (10.06.2021), <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/speditionen-in-ganz-europa-fehlen-container-transportpreise-erreichen-rekordwerte/27273716.html?ticket=ST-2827744-plv-TCXuvxPp2sRwt4VZ9-ap1>, Handelsblatt Online vom 10.06.2021, zuletzt abgerufen am 27.06.2021.
- Unctad (2021): Container Shipping in Times of COVID-19: Why Freight Rates have Surged, and Implications for Policymakers, Policy Brief, No. 84, April.
- Presseinfo Nr. 4/21, Industrieverbände IBU, IMU und DSV fordern gemeinsam: „Stahlindustrie muss Marktversorgung sicherstellen.“
- Wirtschaftsvereinigung Stahl (2020): Neugeregelte EU-Safeguards treten in Kraft – Gefahr einer Stahl-Importkrise nicht gebannt, Pressemitteilung vom 1. Juli 2020.
- Wirtschaftsvereinigung Stahl (2021a): Statistisches Jahrbuch der Stahlindustrie 2020/21, Februar 2021.
- Wirtschaftsvereinigung Stahl (2021b): Stahlaußenhandel EU-28 mit dritten Ländern, auf der Handelsblatt Jahrestagung Stahl am 11.3.2021.
- Wirtschaftsvereinigung Stahl (2021c): Statement der WV Stahl zum Gespräch der Stahlindustrie mit Bundeswirtschaftsminister Altmaier, Medieninformation vom 3.5.2021.
- Wirtschaftsverbandes Stahl- und Metallverarbeitung (2021): Stahl ist weiterhin knapp, Pressemitteilung vom 21.5.2021.
- World Steel Association (2021a): worldsteel Short Range Outlook April 2021, Pressemitteilung vom 15. April 2021, <https://www.worldsteel.org/media-centre/press-releases/2021/worldsteel-short-range-outlook-april-2021.html>, zuletzt abgerufen am 5. Juli 2021.

World Steel Association (2021b): April 2021 crude steel production, Pressemitteilung vom 21. Mai 2021, <https://www.worldsteel.org/media-centre/press-releases/2021/april-2021-crude-steel-production.html>, zuletzt abgerufen am 5. Juli 2021.

Rechtlicher Hinweis

Die vorstehenden Angaben und Aussagen stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Die verwendeten Daten stammen aus unterschiedlichen Quellen und wurden als korrekt und verlässlich betrachtet, jedoch nicht unabhängig überprüft; ihre Vollständigkeit und Richtigkeit sind nicht garantiert, und es wird keine Haftung für direkte oder indirekte Schäden aus deren Verwendung übernommen, soweit nicht durch grobe Fahrlässigkeit oder vorsätzliches Fehlverhalten unsererseits verursacht.

Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung und ohne Angabe von Gründen geändert werden. Die vorstehenden Aussagen werden lediglich zu Informationszwecken des Auftraggebers gemacht und ohne darüber hinausgehende vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt.

Soweit in vorstehenden Angaben Prognosen oder Erwartungen geäußert oder sonstige zukunftsbezogene Aussagen gemacht werden, können diese Angaben mit bekannten und unbekannten Risiken und Ungewissheiten verbunden sein. Es kann daher zu erheblichen Abweichungen der tatsächlichen Ergebnisse oder Entwicklungen zu den geäußerten Erwartungen kommen. Neben weiteren hier nicht aufgeführten Gründen können sich insbesondere Abweichungen aus der Veränderung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, der Entwicklung der Finanzmärkte und Wechselkurse sowie durch Gesetzesänderungen ergeben.

Das Handelsblatt Research Institute verpflichtet sich nicht, Angaben, Aussagen und Meinungsäußerungen zu aktualisieren.

Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Handelsblatt Research Institute.

Handelsblatt Research Institute

Toulouser Allee 27

40211 Düsseldorf

+49 (0)211/887-1100

www.handelsblatt-research.com

Ansprechpartner

Dr. Jörg Lichter

+49 (0)211/887-1565

J.lichter@handelsblattgroup.com