
Részletek a
MAFE Hírlevél 2022 / 19. sz. októberi számából

(A rendszeresen megjelenő teljes MAFE Hírlevél előfizethető a MAFE Titkárságán)



Magyar Acél- és Fémkereskedők Egyesülete
1211 Budapest, Központi út 18.
(GPS: LAT 47,434877 LON 19,055968)
☒ 1756 Budapest Pf.: 1.
Telefon: 278-2116 Fax: 278-2117
E-mail: mafe@mafe2000.hu
Web: www.mafe2000.hu

MAFE acélpiaci Hírlevél
2023 / 1. sz.
Január

*Boldog, sikerekben és energiában gazdag új évet kíván a
Mafe!*

Tartalom:

<u>Általános gazdasági hírek, elemzések</u>	2.
<u>Külföldi hírek (acélpiacok és cégek):</u>	5.
<u>Árinformációk:</u>	18.
<u>Nyersanyagpiaci hírek:</u>	23.
<u>Nyersanyag, acél és fémárak:</u>	26.

Acélpiaci hírek



Az első negyedéves kvótakihasználás megerősíti: Kína visszatért Európába

Az EU kereskedelemvédelmi (safeguard) kvóták első negyedévre vonatkozó kihasználtsági adatai a kínai import hirtelen megugrására utalnak a régió irányába.

A UK Steel által kigyűjtött adatok szerint, január első négy napjában, mikor az új kvóták elérhetővé váltak, Kína teljesen kimerítette 6 különböző, az országra vonatkozó termék kvótáját. Ezek közé tartoznak a bádogozott lemezek (6 alcsoport), az elektroacél tekercsek (3b), a rúdacélok és könnyű acélprofilok (12), a rozsdamentes rúdacélok és könnyű acélprofilok (14), a lapcölöpök (18) és a varratmentes csövek (24).

Például az elektroacél tekercsek (3b) esetében, a 29,000 tonnás vámmentes kvótamennyiség dupláját vámosták már el az EU vámhivatalok.

Az acélgyártók szövetsége, az Eurofer, szerint 2022-ben új rekord mennyiségű kész acélterméket importáltak Európába, meghaladva a 31 millió tonnát. Ennek ellenére a 4. negyedévben az összesített EU vámmentes kvóták kihasználása 22%-al visszaesett a 3. negyedévhez képest, és 26%-al 2021 4. negyedévhez képest.

Az Eurofer adatai azt is mutatják, hogy 2022-ben Kína 2017 óta a legnagyobb mennyiségben exportált kész acélterméket Európába, elérve a közel 3 millió tonnát.

Forrás: Kallanish, [Emanuele Norsa](#)

Messze még a zöld acél kora

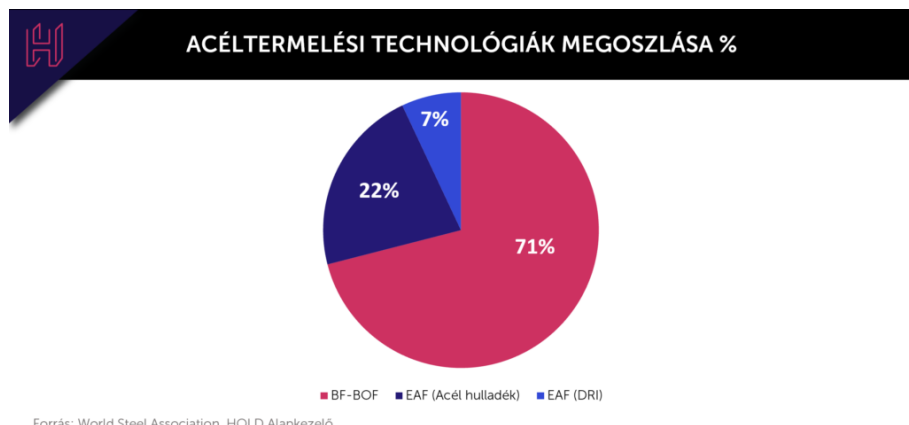
Az éves globális szén-dioxid-kibocsátás nagyságrendileg 7 százalékát az acélipar adja, így az elmúlt években erőteljes környezetvédelmi elvárások fogalmazódtak meg a szektor szereplőivel szemben. Nem meglepő, hogy szinte minden acélipari vállalat, valamilyen mértékben szeretne zöldebbé válni a következő években. Felmerül a kérdés, hogy reálisan milyen mértékű változásokra lehet számítani az előttünk álló években. Ehhez viszont fontos megérteni, hogy alapvetően miért jár az acélgyártás ekkora mennyiségű károsanyag-kibocsátással és milyen lehetőségek vannak az emisszió csökkentésére.

A technológia már létezik

Az acél előállítása klasszikusan **BF-BOF termelési útvonalon történik**. A folyamat során a vasércből eltávolítják az oxigént, amelyhez kokszolható szenet használnak redukálószerként. A szén egyben a tüzelőanyag is az eljárásban. Így jön létre az acélgyártás alapvető összetevője a nyersvas. A szén tehát nélkülözhetetlen eleme ennél a technológiánál az acélgyártásnak és egyben fő okozója is a nagy mennyiségű szén-dioxid-kibocsátásnak.

A globális acéltermelés 71 százalékát adják a BF-BOF-gyártók, de szerencsére már elérhetőek sokkal alacsonyabb károsanyag-kibocsátással járó eljárások is – a fennmaradó részt már ma is az **EAF technológia** teszi ki. Ez utóbbi módszernél áram segítségével megolvasztják az alapanyagként szolgáló acél hulladékot vagy **direkt módon redukált vasat (DRI)**, így nincs szükséges szénre.

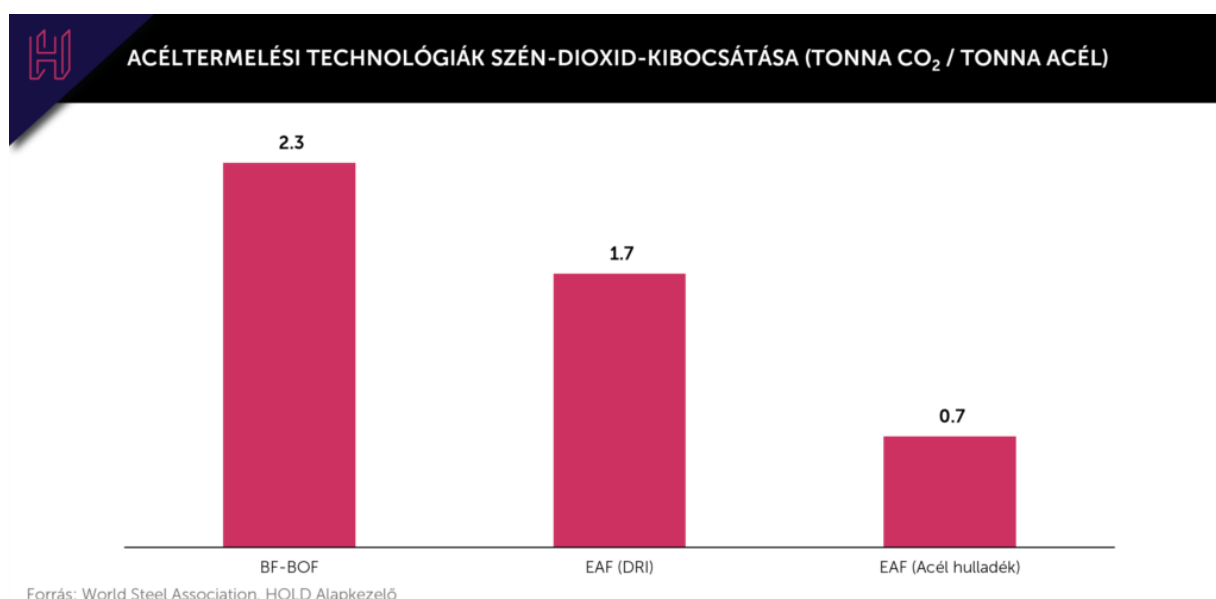
Jelenleg a globális termelés 22 százalékához használnak acélhulladékot és mindössze 7 százalékhoz DRI-t. Ez utóbbi azért ilyen alacsony, mert itt a vasérc redukciója földgázzal történik és ez a technológia csak azokban az országokban **versenyképes megoldás, ahol kifejezetten olcsón lehet földgázhoz jutni**



Az alábbi grafikonon látható kibocsátási értékek alapján egyértelműen adódik a megoldás is:

maximális szintre kell emelni az EAF módszerrel történő gyártást és lehetőleg acélhulladékot kell használni alapanyagként.

Ez azonban nem olyan egyszerű, mert EAF termelési útvonalon keresztül magas hozzáadott értékű acélterméket csak kiváló minőségű acélhulladék felhasználásával lehet előállítani. Ez utóbbiból pedig közel sem érhető el elegendő mennyiség. DRI használatával orvosolható lenne ez a probléma, de a fent taglalt okok miatt ez nem tudott elterjedni. Nem véletlen, hogy az igazán magas minőségű acéltermékeket gyártó cégek jelenleg mind BF-BOF technológiát használnak.



A klímacélok eléréséhez tehát alapvetően két fő irányt kell tartani. Maximalizálni kell az acélhulladékkal működő EAF gyártást. Minden más esetben – ahol az előbbi minőségi követelmények miatt ez nem lehetséges – DRI-t kell használni. Az sem mindegy továbbá, hogy a DRI-t hogyan állítják elő, mert a jelenleg alkalmazott redukciónál – ahol földgázt használnak – van sokkal zöldebb megoldás: amikor megújuló hidrogénből nyerik az energiát.

Ki fizeti a zöldülés árát?

Számtalan, a fenti célok elérését segítő beruházást jelentettek már be, főleg Európában. **Ugyanakkor a szektor teljes átalakulásában kulcskérdés a végtermékek árazása.** Ne feledjük, hogy ezek a beruházások semmivel sem növelik az értékesített acél mennyiségét vagy minőségét. Ráadásul le kell állítani a műszaki szempontból még tökéletesen működő kapacitásokat és helyette egy magasabb működési költségű új eljárást kell bevezetni.

Egyes becslések szerint a zöld acél előállítása 20-30 százalékkal lesz drágább a jelenleg használt technológiával gyártott termékhez képest.

Kulcskérdés tehát, hogy a fogyasztók hajlandóak-e magasabb árat fizetni ezekért a termékekért, illetve milyen állami támogatásokat kap a szektor a fenti beruházásokhoz.

Nem meglepő, hogy a legtöbb eddig bejelentett beruházásnál az előbbi feltételek valamilyen mértékben már teljesültek. Számptalan autógyártó jelezte, hogy hajlandó magasabb árat fizetni a kisebb károsanyag-kibocsátással előállított acélért.

Az igazán áttörő, globális szinten meghatározó átalakulás még várhatóan hosszú éveket vesz majd igénybe. Hiába járnak élen az európai acélcégek a fenti célok elérésben, ha az EU-n kívüli versenytársak továbbra is olcsóbb és jelentős károsanyag-kibocsátású gyártási eljárásokat használnak.

*A szabályozással – mint például az Európai Unióban **lassan bevezetésre kerülő „karbonvám” (CBAM)** – legalább arra lehetőség van, hogy ezeket az acéltermékeket ne lehessen a zöld acélnál alacsonyabb áron értékesíteni az unión belül. Azt viszont ez sem akadályozza meg, hogy a világ más részein ilyen acéltermékeket állítsanak elő és értékesítsenek.*

Nem minden zöld, ami annak látszik

Abban biztosak lehetünk tehát, hogy a jelenlegi ösztönzők mellett minden acélcég szeretne zöldebbé válni a következő években. Abban azonban hatalmas különbségek vannak, hogy a termelés menetét átalakító forradalmi változást hajtanak végre, vagy csak kisebb átszervezésekkel szeretnék jobb színben feltüntetni magukat.

A skála egyik végén a közel karbonsemleges zöldacél előállítását megcélzó beruházásokat indító cégek állnak. Ellenpólusként pedig az olyan egyedi példák szolgálnak, amikor egy-egy integrált acélgyártó értékesíti a szénbányáját, miközben hosszú távú szerződést köt a bánya új tulajdonosával a nyersanyag jövőbeni beszerzéséről. Természetesen ez utóbbi megoldás semmit nem változtat a termelés károsanyag-kibocsátásán, de jobb ESG-pontszámot remélhet a vállalat, ha csak a szén felhasználása van „házon belül” és a bányászat nem.

Forrás: Hold Alapkezelő, [Maróti Ádám](#)

A Metinvest állítja, ő van a legjobb helyzetben a Dunaferrel túlélésének biztosításához

A Metinvestet érdekli a Dunaferrel, mondta a cég a **Kallanish**-nak, de nem kommentálta, hogy vajon tárgyalásban áll-e a hatóságokkal a bajba került magyar acélgyártó megvásárlásáról.

"A Metinvest Mariupolban lévő üzelei fölötti ellenőrzés elvesztése az országban jelentős csökkenéshez vezetett a vasérc felhasználásban, miközben az ukrán kikötők Oroszország általi blokádja gyakorlatilag lehetetlenné tette a vasérc tengeri úton való exportját," mondta a Metinvest. "Emiatt a Metinvest arra kényszerült, hogy részben csökkentse a saját bányá és feldolgozóüzemei működését."

A Dunaferrel egy nagy szén és vasércfelhasználó üzem, közel Ukrajnához és a Metinvest szükségesnek tartja, hogy figyelemmel kísérje a magyar acélgyártó helyzetét, mondták.

"Egy működő acélmű munkát biztosítana az ukrán bányá és feldolgozó üzemeknek Kryvyi Rihben," állapította meg a cég. "A Metinvest valószínűleg az egyetlen cég Európában, amely hála a kedvező földrajzi adottságának és saját vasérctermelésének, folyamatos működést tudna biztosítani a Dunaferrel számára és megvédhetné a céget a felszámolástól. Ezért tanúsít a vállalatcsoport bizonyos érdeklődést a Dunaferrel kapcsolatos fejlemények iránt."

A héten korábban a magyar média arról számolt be, a Metinvest vezérigazgatója Yuriy Ryzhenkov azt írta egy levelében Orbán Viktor magyar miniszterelnöknek, hogy a cég „a Dunaferrel még mindig a vállalatcsoportot egy potenciálisan értékesen kiegészítő cégnek tartja”.

A hírek szerint a Metinvest egy 150 millió €-s beruházást javasol a termelés helyreállítására és annak legalább 60%-os kapacitáson való tartására. Az ukrán cég a CO₂ kibocsátás 2023-ig történő 55%-os csökkentését is végrehajtaná, az EU előírásoknak megfelelően.

Novemberben a Metinvest azt mondta, az érdeklődése a kassai US Steel acélmű iránt a jövőben is fennmaradhat, de az orosz invázió jelenleg visszaveti a felvásárlási képességeit.

Forrás: Kallanish, [Svetoslav Abrossimov](#)

A tekercs-termékek árai emelkedni fognak, mondják olasz disztribútorok
(január 5.)

Némi áremelkedésről és javuló megrendelésekről számolt be decemberben az olasz disztribúciós szektor, egy hosszú készletleépítési és bizonytalan időszakot követően.

A vékonylemezek és csövek árai lassan erősödnek. A csőgyártók és szerviz centerek fokozatos áremeléseket vezetnek be, mert az elmúlt két hét jobb eladásai ellenére kitartó bizonytalanságot érzékelnek a piacon. A vékonylemezek árai, melyek a közelmúltban bementek a 700€/tonna szint alá, januárban 750€/t ex-works szintre fognak emelkedni, februári szállítással, összhangban az emelkedő tekercsárakkal. Az ügyfelek még próbálnak ellenállni az emeléseknek, de néhányan már elkezdték elfogadni azt.

A disztribútorok azt mondták a **Kallanish**-nak, hogy a lemezek kereslete erősödik és az árak elérték a mélypontot. Némi dinamizmust jósolnak január első heteire, mert a szektor kezd kijönni a készletleépítés időszakából. A még meglévő bizonytalanság ellenére a készletek csökkentek és a feldolgozó ipar már vásárolni fog a hónap folyamán. Néhány disztribútor azonban hajszolni fogja a nagyobb mennyiségeket, ami agresszív árakat és erős versenyt okozhat, mondták források.

Decemberben, Olaszországban, Franciaországban és Németországban a nagy disztribútorok elkezdtek feltölteni cső-készleteiket. A hegesztett csövek árai több hónapon keresztül nyomás alatt voltak, mivel ma kínálat meghaladta a keresletet. Most a diszkontok 37 és 38 pontról 36 pontra csökkennek.

A szektor januári beindulásával a diszkontok várhatóan le fognak menni 33 pontig.

Forrás: Kallanish, [Natalia Capra](#)

Magasan zárta a 2022-es évet a kokszolható szén

A tengeri szállítású kokszolható szén ára magasan zárta a 2022-es évet a javuló kilátások miatt.

A **Kallanish** által követett kemény kokszolható szén 303.12\$/tonna fob Ausztrália szintre ment fel az előző heti 284.57\$/t árról.

A Szingapúri Tőzsdén a Prémium Kokszolható szén januári határidős ára 289.5\$/t fob szintre került, az előző heti 282.67\$/t fob után.

Egy kereskedő szerint a Glencore globális bányacég eladott 75,000 tonna Wollombi bánya szenet adott el februári berakodással \$285\$/t fob áron.

Egy másik kereskedő szerint a Jindal Steel and Power Limited (JSPL) cég december 29.-én 297\$/t áron 40,000t Goonyella szenet vásárolt február 1.-10. közötti berakodással.

"A narratíva most a „kínai tényező”, azaz Kína várhatóan folytatja az ausztrál szén beszerzését, és mindenki erre figyel,” mondta egy közvetítő kereskedő. Szerinte februárban akár szűkösség is lehetséges, mivel abban a hónapban nincsen sok spot piaci kínálat.

"Az ügyletek ára korábban elérte a 300\$/tonnát, mint vártam, de hogy ez fenntartható e, az egy kérdés,” mondta egy másik kereskedő. Úgy gondolja, az ár addig fenntartható, amíg a nagy indiai acélgyártóknak jó a profitja.

Egy elemző szerint a fob Ausztrália piac meglepően erős a javuló kilátások miatt. Erősebb indiai kokszolható szén keresletre számít az első negyedévben, főleg az indiai acél export illetékének és az ausztráliai kokszolható szén illetékének december 29.-i eltörlése miatt.

Az javuló hangulatot erősíti az ausztrál szénre vonatkozó kínai importtilalom megszűnése. Az európai acélárak is tovább emelkednek.

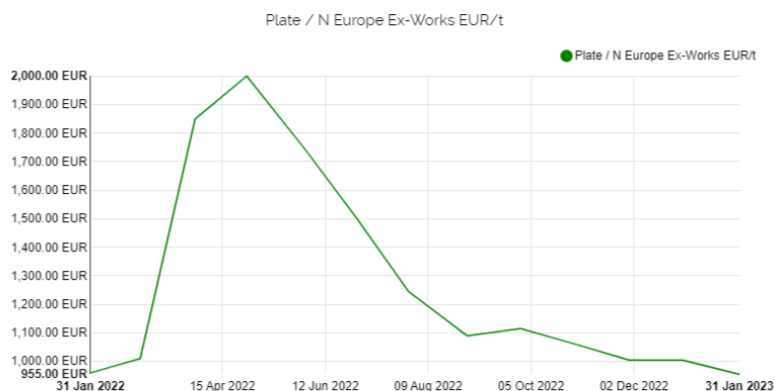
Ami Kínát illeti, azt mondta a fellendülés korlátozott lesz a Covid-19 és az acélgyártók gyenge marginja miatt.

Kína a jelentések szerint 2023 áprilistól ismét 3% importvámot vet ki a kokszolható szén importra, azonban az ausztrál szénre a vám továbbra is 0% marad.

Forrás: Kallanish, [Siew Mung Tan](#)

Az európai acéllemezek havi átlagárának alakulása 2022 január vége és 2023 január között

Nyugat-európai gyártás, €/tonna, Ex-Works



Kallanish Steel ©

Andor Endre
2023-01-16

