



Magyar Acél- és Fémkereskedők Egyesülete
1211 Budapest, Színesfém utca 25.
(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
2024 / 15. sz.
Augusztus

Tartalom:

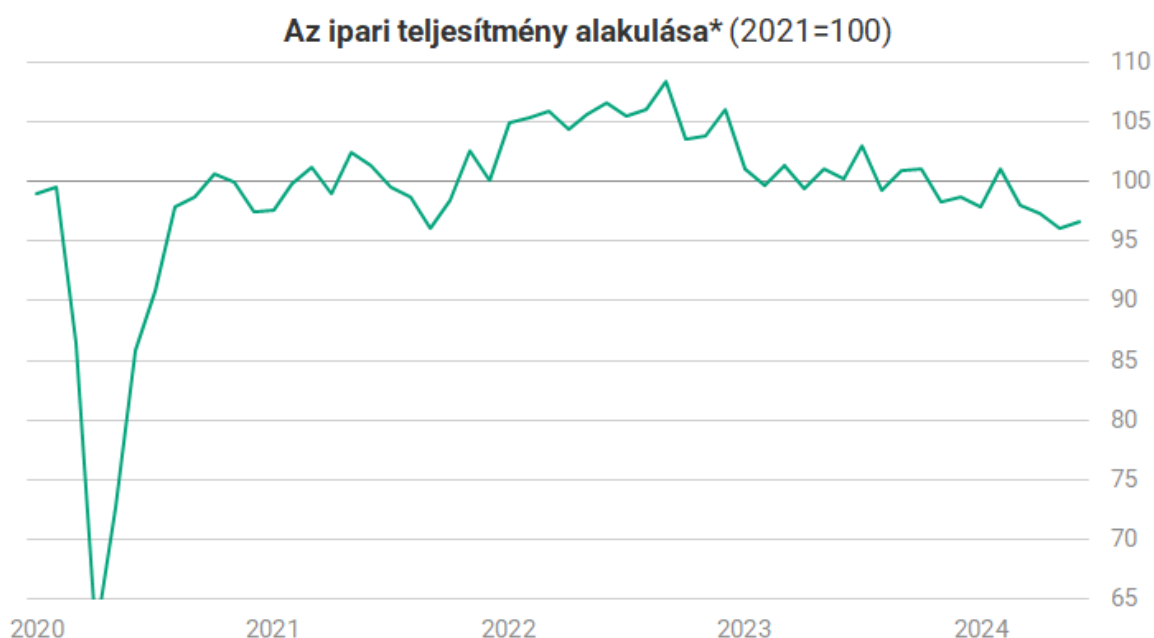
<u>Általános gazdasági hírek, elemzések</u>	2.
<u>Külföldi hírek (acélpiacok és cégek):</u>	5.
<u>Árinformációk:</u>	13.
<u>Nyersanyagpiaci hírek:</u>	17.
<u>Nyersanyag, acél és fémárak:</u>	19.

ÁLTALÁNOS GAZDASÁGI HÍREK

Életjelet mutat a magyar ipar

Az előző hónapok visszaesése után júniusban nőtt az ipari termelés májushoz képest. A növekedés azonban visszafogott, miután a hazai ipar húzóágazatai szenvednek.

Júniusban 0,5%-kal nőtt az ipari termelés az előző hónaphoz képest a KSH friss adatai alapján. A növekedés üteme szerénynek mondható, ám ennek is lehet örülni azután, hogy az elmúlt hónapok az ipar trendszerű visszaesését hozták.



Forrás: KSH, Portfolio * szezonálisan és munkanap hatással igazítva

Ahogy a fenti grafikonon látható, a hazai ipar kibocsátása a tavalyi évet nagyjából a 2021-es szintet töltötte, idén viszont csökkenni kezdett a termelés. Jelenleg több mint 3%-kal van a 2021-es termelési szint alatt az ipar. Ez nagyrészt azzal függ össze, hogy a hazai ipar két húzóágazata, a járműgyártás és az akkumulátorgyártás is gyengélkedik, miközben nincs olyan iparág, ami érdemben kompenzálni tudná ezeknek a romlását.

Az elmúlt hónapokban a külső kereslet gyengeségét mutatták a hazai exportadatok is, így nem meglepő, hogy az ipar sem igazi vesz lendületet. Az ugyan már a második negyedéves [GDP-adatokból](#) kiderült, hogy az ipar visszahúzta a növekedést, azt azonban eddig nem lehetett tudni,

hogy miként alakult a június. Ebből a szempontból kedvező hír, hogy júniusban életjelet mutatott a magyar ipar.

A következő hónapok azonban minden bizonnyal hoznak még cikk-cakkokat. A belső kereslet jóval gyengébb annál, mint azt sokan várták, és egyelőre a külső kereslet sem tudja ezt kompenzálni, hiszen az [európai ipar](#) sem túl acélos. A feldolgozóipari beszerzésimenedzser-indexek azt mutatják, hogy a szektor továbbra is gyengélkedhet, így egyelőre gyors növekedést nem igazán várhatunk a hazai ipartól sem.

Forrás: [portfolio.hu](#)

Sokkoló adatok érkeztek a német autóiparból

Mintegy kétharmados kapacitáson termeltek tavaly a német autógyárak a főként az elektromos járművek iránti alacsony kereslet miatt. Az Audi emiatt egy egész telephely fenntartását is mérlegre tette és példáját más gyárak is követhetik - mondta Stefan Bratzel iparági szakértő a Bergisch Gladbach-i Centre of Automotive Management (CAM) munkatársa a dpa hírügynökségnek.

Mindenkinek el kell gondolkodnia azon, hogy mennyi termelésre van szüksége, és hol lehet ezeket a gyártási kapacitásokat a lehető legversenyképesebb költségekkel kiépíteni

- fejtette ki Bratzel a dpa hírügynökségnek adott interjújában.

A Volkswagen, a BMW, a Mercedes és a többi autógyár németországi üzemei tavaly átlagosan csak kapacitásuk alig több mint kétharmadát használták ki - derül ki a Marklines adatelemző cégnek a dpa hírügynökség számára készített elemzéséből. Az adatok alapján az összes németországi telephely együttesen évi 6,2 millió autót tudna szállítani.

Utoljára 2011-ben közelítették meg ezt a számot, akkor majdnem 5,9 millió autót gyártottak Németországban. Tavaly viszont alig több mint 4,1 millió autó készült Németországban és a német autóipari szövetség (VDA) szerint ennek is a háromnegyedét exportálták. Bár ez is jóval több, mint a pandémia és az alkatrészhiány éveiben, amikor 3,1 millió autó hagyta el az üzemeket. Az utolsó évben, amikor ezek a problémák még nem érintették a német autógyártást, 2019-ben 4,7 millió autó gördült le a gyártósorokról.

A helyzet az idén sem tűnik biztatónak, mert a VDA szerint 2024 első felében, január-júniusban 2,1 millió, a 2023-as bázisnál kilenc százalékkal kevesebb autó készült.

A Marklines adatai nagy szóródást mutatnak a különböző márkák és azok telephelyeinek a kapacitáskihasználtsága között. Míg a Porsche Stuttgartban majdnem teljes, közel 100 százalékos kihasználtsággal dolgozott 2023-ban, az Audi Ingolstadt és a BMW München pedig közel 90 százalékkal, **addig az Opel Eisenach még a potenciális kapacitásának 30 százalékát sem érte el. Több nagy telephely csak kapacitásának mintegy a felén működött, köztük a VW és a Mercedes-Benz fő üzemei Wolfsburgban és Sindelfingenben. A Berlin melletti Grünheide-ben működő Tesla-gyár, amely 2022-ben kezdte meg a termelést, szintén csak 51 százalékos kihasználtsággal működött.**

Az autógyártók kénytelenek megtenni a szükséges lépéseket. A Ford már 2022-ben bejelentette, hogy 2025 végén bezárja Saarlouis-i üzemét. Az Audinál a brüsszeli üzem bezárása került mérlegre. Németországban utoljára tíz éve, 2014-ben zártak be nagy autógyárat, az Opel bochumi telephelyét.

Az autógyárak több üzemben csökkentik a termelést: Ingolstadtban és Neckarsulmban az Audi megszüntette az éjszakai műszakokat, akárcsak a Volkswagen Wolfsburgban, Emdenben és Zwickauban. Az üzemek kapacitása egy negyedével csökkent ezáltal. A VW wolfsburgi központjában törölték egy további elektromos autógyár tervezett építését. Az Opel kaiserslauterni telephelyén pedig egy új akkumulátorgyár terveit jegelték.

Constantin Gall, az EY könyvvizsgáló és tanácsadó cég munkatársa szerint azonban nincs szó általános túlkapacitásról az autógyártásban. Ami van az "szelektív" és leginkább az elektromos autókat is gyártó helyszíneket érinti. "Mert egész egyszerűen nincs meg az a kereslet, amit egykor prognosztizáltak" - mutatott rá. A belső égésű modellek esetében, különösen a prémium szegmensben, még mindig hosszúak a szállítási idők - mondta.

Az EY szakértője nem is számít a gyenge kereslet megszűnésére egyhamar.

A kereslet jelentős növekedése a következő 24-36 hónapban biztosan nem várható

- mondta Gall.

Középtávon túlkapacitás lesz a rendszerben.

Stefan Bratzel iparági szakértő hosszabb távon is csak csekély növekedésre számít Európában: "az európai piac lényegében telített piac. Nagy volumenű növekedés biztosan nem lesz" - mondta. Szerinte legfeljebb a 2019-es szintre való visszatérésre lehet számítani. A termelés pedig "valószínűleg ezen a szinten marad az elkövetkező tíz évben." Nem látja azonban annak a veszélyét, hogy elektromos autógyárat kellene bezárni az alacsony kapacitáskihasználás miatt, mivel szerinte a már meglévő kapacitásokra szükség lesz.

Forrás: portfolio.hu

Acélpiaci hírek



Az EU nagy antidömping vizsgálatba kezdett a melegen hengerelt lapos termékeknél

Az EU antidömping vizsgálatot indított az Egyiptomból, Indiából, Japánból, és Vietnamból importált melegen hengerelt lapos acéltermékekre, az EU Hivatalos Újsága szerint.

A panaszt június 24.-én nyújtotta be az Európai Acélszövetség, az Eurofer.

A vizsgálta termékek között szerepelnek bizonyos nem ötvözött és ötvözött vas és acéltermékek, tekercsben vagy a nélkül, ideértve a méretre vágott és keskenyszalag termékeket, bevonat nélkül.

Az állítólagos dömpingben szereplő termékek Egyiptomból, Indiából, Japánból és Vietnamból jelenleg az alábbi CN kódok alatt szerepelnek: 7208 10 00, 7208 25 00, 7208 26 00, 7208 27 00, 7208 36 00, 7208 37 00, 7208 38 00, 7208 39 00, 7208 40 00, 7208 52 10, 7208 52 99, 7208 53 10, 7208 53 90, 7208 54 00, 7211 13 00, 7211 14 00, 7211 19 00, ex 7225 19 10 (TARIC code 7225 19 10 90), 7225 30 90, ex 7225 40 60 (TARIC code 7225 40 60 90), 7225 40 90, ex 7226 19 10 (TARIC codes 7226 19 10 91, 7226 19 10 95), 7226 91 91, és 7226 91 99.

A dömpingvizsgálat a 2023 április 1. és 2024 március 31. között importált termékekre vonatkozik.

A vizsgálatot egy éven belül zárják le, egy maximum 14 hónapos hosszabbítással. Átmeneti intézkedéseket hét-nyolc hónapon belül hozhatnak meg.

Forrás: Kallanish

Reakciók az EU antidömping vizsgálatára a melegen hengerelt termékeknél

Az EU antidömping vizsgálata az Egyiptomból, Indiából, Japánból és Vietnamból importált melegen hengerelt lapos acéltermékekre jelentős reakciókat váltott ki különböző régiókban.

Egy EU forrás figyelmeztetett, "Senki nem fog március 25.-e utáni szállítással vásárolni. Mivel kockázatos, hogy visszamenőleges lesz...Senki sem fog ezekből az országokból vásárolni, remélve, hogy az árak emelkedni fognak."

"A hatás jelentős lesz," mondta egy EU-s importőrkereskedő. "Jelenleg a hangulat negatív és a bizalom gyenge, és az ügyfelek csak részben értik a lehetséges kihatásokat" mondta ugyanez az EU-s kereskedő. "A belföldi iparág nyilván előnyt fog húzni ebből és jelentős erősödésre számít az aktivitásban a szeptemberi nyitást követően...Törökország várhatóan nagyon gyorsan ki fogja meríteni a kvótáját. A végfelhasználók fogják megszenvedni, mert a drága belföldi anyag lesz az elsődleges beszerzési forrás, ami kihívást fog jelenteni, amikor a végterméket versenyképesen exportálni akarják. Az importőrkereskedők pénzt veszítenek, és a számuk

valószínűleg csökkenni fog. A kínai kereskedők fogják dominálni a szektort."

Egy másik EU-s kereskedő arra utalt, hogy Tajvan és Szaúdi Arábia, melyek nem fognak antidömping intézkedésekkel szembesülni, némi előnyhöz juthatnak. Törökország antidömping vámjai menedzselhetők, ezért Törökország is nyerhet ezen. Közben, tekintettel a Kínában megjelent hullámvásárlásra, az árjaik még vámmal együtt is kezelhetők lehetnek.

"Nem lennék meglepődve, ha némi kínai tekercsimporttal találkozánk Európában, megfizetve az AD vámot," mondta ugyanez a kereskedő.

Japánban és Egyiptomban a hangulat pesszimista volt.

"Ez nagy kihívás lesz az EZZ Steel cégnek," mondta egy egyiptomi forrás.

Egy japán kereskedő azt mondta, "a 15%-os limit már így is károsított minket, azután elindult az AD vizsgálat. Ez nagyon negatív. Nem gondoljuk, hogy Japán egy ideig új megrendelésekhez jutna."

Egy vietnami forrás azt mondta, "van már egy kvóta limit, így az antidömpingnek nincs sok értelme, úgy sem tudunk eladni. A vietnami melegen hengerelt tekercs export 141,950 tonnára van korlátozva negyedévente, két acélgyártó között." Júliusban Vietnam antidömping vizsgálatot indított a Kínából és Indiából származó melegen hengerelt tekercsre.

Az indiai acélgyártóknak vegyes volt a reakciója. Források azt mondták, az EU valószínűleg nem vásárolni Indiából a vizsgálat ideje alatt, és egy vám kivetésére számítanak.

Amennyiben a vám mértéke menedzselhető arányú, az indiai acélgyártók megpróbálhatnak rendelésekhez jutni alacsonyabb áron. De ha a vám magas lesz, akkor a piac egy ideig elveszik India számára, mondta egy forrás.

Egy másik forrás azt mondta, "India nem egy nagy szereplő. Úgy gondolom az indiai melegen hengerelt tekercs még mindig meg fogja találni az útját az EU-ba, mert az EU acélgyártók költségszerkezet nagyon magas, és ha az alternatívák olcsóbbak, akkor az EU-nak nem lesz választása. Azonban ez egy visszalépés lesz a marginok szempontjából, mivel az export szigorúan szükséglet alapon fog nyugodni."

Több indiai acélgyártó is azt mondta, ez növelni fogja a figyelmet a belföldi acélpiac iránt. Egy forrás azt mondta, "legyél indiai, vásárolj indiait, adj el indiait."

Egy indiai gyártói forrás azt mondta, "India jelenleg nem export-orientált. Nem várok nagy változást a helyzetben a következő években. India is vizsgálatot indíthat. Ez 3-4 millió tonnával kisebb kínálatot jelentene a piacon."

Júliusban az indiai Acélügyi minisztérium felkérte a Kereskedelmi Minisztériumot a vietnami és kínai acél vizsgálatára.

Forrás: [Anna Low](#), [Elina Virchenko](#) , [Suhita Poddar](#)

Tanulmány: az autóipar megengedheti magának a zöld-acél átmenet költségeit

A Transport & Environment (T&E), egy transz-európai szervezet, amely a kibocsátásmentes szállítás és közlekedés mellett kampányol, azt állítja, az autóipar válhat az alacsony karbon-tartalmú acél vezető piacává Európában, amennyiben a törvényhozók megfelelő követelményeket támasztanak ez iránt.

Amennyiben az autógyártók az acélfelhasználásuk 40%-át átállítják zöld-acélra (kevesebb, mint 400kg CO₂ kibocsátással tonnánként), az mindössze 57€-val emelné meg egy elektromos gépkocsi árát. Ez az elemzése a T&E-nek a Ricardo konzultáns egy új tanulmányán alapul, melynek címe "A zöld acél használata az autóiparban."

2024-ig a 100%-os átállás a zöld acélra csak 8€-ba kerülne – viszonyítva a hagyományos acél felhasználásához – a CO₂ árak, valamint a zöld acél gyártási költségeinek csökkenése miatt. De a többmilliárd euro biztosítása az alacsony karbon tartalmú acélgyártáshoz szükséges beruházásokhoz jelentősen fog függeni attól, lesz e egy megbízható felvevőpiac az acélgyártók számára, állítja a szervezet.

Az autóipari szektor nagyon jó pozícióban van ennek a keresletnek a kialakítására, mivel jelenleg az acélfelhasználás 17%-át adja az EU-ban. A szervezet felszólítja a törvényhozókat, segítsenek egy vezető piac kialakításában a zöld acél számára Európában, célokat kijelölve az autógyártók számára a növekvő mértékű zöld acél felhasználáshoz az új gépkocsikban 2030-tól.

"Kevesebb, mint egy gumicsere költségéért Európa fel tud építeni egy zöld acélipart," mondja Alex Keynes, az autóiipari politika menedzser a T&E-nél. "Az extra költség elhanyagolható lesz és idővel olcsóbb lesz, mint a hagyományos acél. De szükségünk van a törvényhozókra a kezdőrúgáshoz az alacsony karbon-tartalmú acélra való átálláshoz az autóiiparban."

[Christian Koehl](#) Germany

Kína acélexportja tovább csökkent júliusban

Kína acélexportja júliusban már a második egymást követő hónapban csökkent, amit részben az ÁFA-t elkerülő export ellenőrzések okoztak. A kínai jüan erősödése az USA dollárral szemben és az eszkalálódó kereskedelem védelmi intézkedések szintén szűkítik az export mozgásterét.

Júliusban az acélexport 7.8 millió tonna volt, -9.2%-al kevesebb, mint az előző hónapban, egy 7.1%-os éves emelkedés ellenére, ami az export volumenét hét hónap alatt júliusig 61.2m tonnára repítette, ami +21.8% év / év viszonyításban.

Az export értéke hét hónap alatt 47.8 milliárd jüan (6.7 milliárd \$) volt, ami -8.4% év / év csökkenés, mivel az átlagos export ár júliusban csupán 2.3%-al emelkedett az előző hónaphoz képest. A hatóságok szigorúbb acélexport ellenőrzései július közepén késleltették a szállításokat az ASEAN országok felé és költségeket is okoztak.

Vietnam antidömping vizsgálatot indított Kínából és Indiából importált bizonyos melegen hengerelt tekercsekre július végén, és a Thai Külkereskedelmi Minisztérium meghosszabbította a kínai melegen hengerelt tekercsekre kivetett antidömping vámot. Mindkettő a keményebb nemzetközi kereskedelmi környezet jele.

Eközben az acélimport már harmadik hónapja esik vissza, júliusban 505,000 tonnára, ami -12.2% hó / hó, ami a január-júliusi importot 4.1m tonnára csökkentette, ez -6.7% év / év csökkenés.

Ugyanakkor a vasérc import hó / hó alapon 5.3%-al felpattant 102.8m tonnára, és az átlagár 105.7\$/t volt, ami -1.5% havi csökkenés. Az átlagos napi nyersacél termelés a Kínai Vas és Acélszövetség tagvállalatainál júliusban -5.1%-al visszaesett az előző hónaphoz képest, a kínai kikötői vasérc készletek 150mt fölött maradtak.

Forrás: Kallanish Ázsia

Kína rozsdamentes acéltermelése és kereskedelme növekedett az 1. félévben

Kína rozsdamentes acéltermelése és külkereskedelme jelentős növekedést mutatott az év első felében, a Kínai Vas & Acélszövetség adatai szerint.

A féléves termelés elérte a 18.75 millió tonnát, és ezzel az 1. féléve növekedése 5.88% volt év / év összehasonlításban.

A növekedés több, mit 76%-át a Cr-Ni rozsdamentes acélminőségek adták, és ez adta a teljes rozsdamentes acéltermelés felét. A Cr-Mn rozsdamentes acélötvözet volt az egyetlen, melynek csökkent a piaci súlya, 1.58%-al 29.94%-ra.

Az export az 1. félévben sokkal nagyobb volt az importnál, de a 15.99%-os év / év növekedés kisebb volt, mit az import 31.44%-os emelkedése. Egyedül júniusban volt mindkettőnél csökkenés májushoz képest, de még így is növekedést értek el az egy évvel korábbihoz képest.

Kína rozsdamentes acéltermelés és külkereskedelme 2024 1. félévben

Kategória	Június	év/év	1. félév	év/év
Termelés	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>	18.75mt	+5.88%
Export	452,800t	+31.89%	2.36mt	+15.99%
Import	131,300t	+11.16%	1.11mt	+31.44%
Nettó export	321,600t	+42.8%	1.26mt	+5.09%

Forrás: Kínai Vas & Acélszövetség.

Forrás: Kallanish Ázsia

Az ArcelorMittal csökkentette keresleti előrejelzését, még mindig hiányzik a készletek feltöltése

Az ArcelorMittal csökkentette a Kínán kívüli globális látszólagos acélfelhasználás éves növekedésére vonatkozó prognózisát 2024-re, a korábbi 3-4%-al szemben 2.5-3%-ra. Az ügyfelek fenntartják a „kivárásos” hozzáállásukat, és a hosszabb ideje várt készletfeltöltés még mindig nem valósult meg, mondja a cég.

Európában, miközben a cég csökkenést vár a valós keresletben, az autó és gépiparban egyaránt, a 2023-ban látott készletleépítés, a mi a látszólagos keresletet sújtotta, várhatóan nem folytatódik 2024 évben. A vállalat egy stagnáló lapos acéltermék keresletre számít 0-2% növekedéssel, a korábbi 2-4%-os prognózishoz képest.

Az USA-ban, bár a valós kereslet növekedése gyenge marad a magas hitelkamatok áthúzó hatása miatt, a 2023 évi készletleépítés várhatóan nem folytatódik 2024-ben. A lapos acéltermékek látszólagos felhasználása 1-3%-al növekedhet, versus a korábbi 1.5-3.5% előre jelzéshez képest.

Kínában várhatóan gyengül a gazdasági növekedés. "Az ingatlanszektor folytatódó gyengesége és a jelentősebb stimulus hiánya korlátozza az infrastrukturális kiadások kiegyensúlyozó hatását," mondja az ArcelorMittal. Az acélfelhasználás 1% növekedés és 1% csökkenés között fog alakulni, a korábbi 0-2% növekedési prognózishoz képest.

2024 első felében, az ArcelorMittal konszolidált acélszállításai 5%-al 27.3 millió tonnára csökkentek év / év összehasonlításban, és a nyersacélkibocsátás 29.1m tonnán stagnált. A bevételek 12%-al 32.5 milliárd \$-ra csökkentek és nettó bevétel 51%-al 1.44 mrd \$-ra esett. A cég azt mondja, a túlzott kínai kapacitások és az "agresszív" export hozzájárult ahhoz, hogy az USA és Európa piacán az acélárak a határköltségek alatt vannak.

Forrás: Kallanish, [Adam Smith](#)

A Liberty Dunaújváros milliárd eurós finanszírozást kap Kínától

A Kínai Export és Hitelbiztosító (Sinasure) 1.3 milliárd € erejéig támogatni fogja a Liberty Dunaújváros átállását alacsony kibocsátású technológiára, a médiában megjelent hírek szerint.

Ezzel a céllal a Sinasure aláírt egy szándéknyilatkozatot a kínai CISDI Engineering céggel, írta meg a Budapest Business Journal. A CISDI korábban leszerződött a Liberty-vel a magyar acélmű modernizálására. A szerződés tartalmaz egy 1.5 millió tonna/éves kapacitású elektromos

ívkemencét, valamint a másodlagos metallurgiát és a meleghengermű korszerűsítését. Ez lehetővé fogja tenni az üzemnek magas hozzáadott értékű termékek szállítását az autópárnak Magyarországon, mondja a Liberty.

A projektet, amely kezdettől fogva élvezzi a magyar és kínai kormány támogatását, kínai bankok finanszírozzák a Sinosure támogatásával, de eddig az összeget nem hozták nyilvánosságra.

A szándéknyilatkozatot a CISDI képviselőinek Dunaújvárosban tett látogatása alatt jelentették be, helyi újságok szerint. A jelentések szerint a svájci NPT és német RCG cégek szakértőivel is konzultáltak a rendszer optimalizálásáról és az elektromos, gáz, víz és gőz ellátást kiegészítő támogatás kiépítéséről.

Forrás: Kallanish, [Christian Koehl](#)

Végrehajtás került a Dunaferre, újabb tüntetést szerveznek a dolgozók

Úgy tudjuk, hogy a Dunaferre dolgozói még mindig nem kapták meg béreiket, ezért délután 2-kor újabb tüntetésre készülnek az igazgatóság épületénél. Emellett a Portfolio arról értesült, hogy két leányvállalatuk, a Duna Furnace és Dunarolling ellen is végrehajtást indított a Nemzeti Adó- és Vámhivatal.

Mint arról beszámoltunk, a dunaújvárosi vasmű dolgozói [ma reggel 7 órakor tüntetést tartottak](#) az igazgatósági épület előtt az elmaradt munkabérek miatt. Rahul Yenurkar, a Liberty Steel Dunaújváros cégvezetője ígéretet tett, hogy a nap folyamán megkapják a fizetésüket, de a több ütemű kifizetés lehetősége felmerült, ami nemtetszést váltott ki a dolgozók körében. A demonstráció másfél óra után békésen véget ért, de a szakszervezet javaslatára a dolgozók megállapodtak, hogy ha 14 óráig nem érkezik meg a fizetés, újra tüntetni fognak.

A Portfolio úgy értesült, hogy délig biztosan nem érkeztek még meg a fizetések a dolgozók számláira, így várhatóan megtartják az újabb demonstrációt.

A vasmű vezetői már június végén közölték az érdekképviselőkkel, hogy átszervezik a munkavállalók munkarendjét, amely során több kollégát szakaszos vagy kétműszakos munkarendbe helyeztek át, illetve állásidőre küldtek. Ez a lépés elindította a dunaújvárosi acélgyártás leépülésének folyamatát, amely a dolgozókat közvetlenül érinti. A munkavállalók már a

hétvégén jelezték a munkáltatónak, hogy a Munka Törvénykönyve szerint tegyenek meg mindent a fizetések időben történő kifizetése érdekében, de egyelőre az ígért augusztus 12-i utalás sem valósult meg.

Még sötétebb előjel, hogy a Dunafer két leányvállalata, a Duna Furnace Dunai Vasmű Kft. és a Dunarolling Dunai Vasmű Kft. ellen is végrehajtást rendelt el a Nemzeti Adó- és Vámhivatal. Előbbi esetében július 30-án kezdeményezték az eljárás elindítását, amely augusztus 7-én vált hatályossá, míg utóbbinál augusztus 9-én emelkedett jogerőre a NAV intézkedése.

Forrás: portfolio.hu

ÁRINFORMÁCIÓK

(A fejezetben az egyes cikkek a megjelenésük időrendi sorrendjét követik.)

Ismét esnek a nyugat-európai lemezek árai (augusztus 1.)

A tömegáru minőségű lemezek árai tovább csökkentek a nyugat-európai piacon, július folyamán. A piaci szereplők azon feltételezése júniusban, hogy a mélypontot az árak elérték, ismét tévesnek bizonyult.

"A lemezek árai nem érték még el a mélypontot, még ha ez közelinek is látszik," mondta egy megfigyelő július közepén. Addigra az árak újabb mintegy 50€/tonnát veszítettek júniushoz képest, amikor az integrált acélgyártók ajánlatai az S355 minőségre 800€/t ex-works alá estek. Most az S235 minőség árát 700€/t alatt látja –680€/t szinten. Ez összhangban van egy másik megfigyelő információjával, hogy a magasabb S355 minőséget egy német acélgyártó 730€/t leszállított áron kínálja.

Ezeket a megállapításokat nem szükségszerűen osztják aktív vevők és más források. "Még nem hallottam ezékről az ajánlatokról az integrált gyártóktól," mondta egy belföldi quarto lemezekkel foglalkozó vevő. Ezeket az árakat csak az olasz ajánlatoknál tudta megerősíteni. Egy gyártói forrás egyetértett, megerősítette, hogy az olasz ajánlatok az északi piacokra 700€/t alatt vannak, miközben az északi gyártók az ajánlataikat e fölött a szint fölött tartják.

Ugyanezen forrás szerint az északnyugat-európai gyártóknak elegendő „projekt üzletük” van a magasabb lemez minőségekre és mértetekre, és

elfogadhatóan feltöltött rendelésállománnyal rendelkeznek hat hetes szállítási határidővel.

[Christian Koehl](#) Germany

Gyengülnek az olasz betonacél árak (augusztus 2.)

A gyenge felhasználói kereslet miatt 10-15€/tonnával csökkentek az olasz betonacél árak. Az árak beestek a 600€/t ex-works küszöb alá.

Az aktivitás csendes az augusztusi szabadságok beindulásával. Források szerint júliusban történt némi készletfeltöltés.

A belföldi tranzakciós árak 300-320€/t ex-works alapár vagy 560-580€/t ex-works effektív árszint közé esnek. Ez tartalmaz egy átlagosan 260€/t méretfelárat.

A belföldi háló alapára is 400-430€/t ex-works körül mozog. Beszerzésnél a vevőknek további 300€/t méretfelárral kell számolniuk.

Közben az acélgyártók áremelési törekvései más hosszú acéltermékek esetében nem tűnnek sikeresnek, miközben Olaszországban az acélhulladék árak júliusban átlagosan 25€/tonnával csökkentek.

Forrás: Kallanish, [Natalia Capra](#)

Az olasz lemezgyártók emelni próbálják áraikat (augusztus 5.)

Az olasz vastaglemezek gyártói 30€/tonnával emelik áraikat az S275 és S355 minőségeknél. Források szerint a piac csendes az augusztusi leállások miatt.

A helyi hengerművek 700€/t ex-works árat kérnek az S275 minőségért és mintegy 730-740€/t árat az S355 minőségért. A múlt hónapban jelentős erőfeszítéseket tettek az árak csökkentésére, ami miatt az import ajánlatok már nem versenyképesek.

Egy gyártói forrás szerint az árak elérték mélypontjukat és várhatóan emelkedni fognak a következő megrendeléseknél. Tekintettel a jelenlegi termelési költségekre és az import acélbuga árakra, a júliusi tranzakciós árak nyilvánvalóan nem fenntarthatók a gyártók számára, mivel minimális profit marginnal működnek. Bizonyos acélgyártók elutasítják az eladásokat a júliusi alacsony érszinten.

Július folyamán az ügyfelek elzárkóztak a beszerzésektől, és az eladások ugyan folyamatosak voltak, de alacsonyak. Különböző vevők kihasználták júniusban a versenyképes import árakat, ami a belföldi eladási mennyiségek csökkenéséhez vezetett. A múlt hónapban az ázsiai származású anyag költsége 600-620€/t cfr Olaszország volt.

Disztribútoroktól kapott információk szerint folyamatos stagnálás van a felhasználói keresletben. Az ázsiai acélbugák jelenlegi ára 550\$/t cfr Olaszország körül van. Nagyobb mennyiségekre azonban vannak tárgyalások egy kissé alacsonyabb 540\$/t cfr árra. Jelenleg a lemez eladások a S275 minőségnél mintegy 650-660€/t ex-works szinten folynak. Az S355 minőséget eközben 680€/t körül adják, mondták források.

Forrás: Kallanish, [Natalia Capra](#)

Nem világos az európai melegen hengerelt tekercs árának iránya a szabadságos időszakot követően (augusztus 12.)

Az európai tekercek árai alapvetően nem változtak a szezonálisan csendes piacon az augusztus 9.-el befejeződött héten, és a piaci szereplők találgtják az árak irányát a szabadságokat követően.

A Fastmarkets melegen hengerelt tekercs árindexe 618.88€ per tonna volt exw Nyugat-Európa paritáson, pénteken.

Az -1.62€ per tonnát esett azelőző héthez és -14.25€ per tonnát az előző hónaphoz képest.

A kereskedés rendkívül csendes volt a szabadságos időszak miatt, mondják források.

Vevői források a működő árat 600-620€ per tonnára becsülték, ex-works.

Gyártói források azt mondták, a nyarat követő áremelések valószínűleg szükségesek lesznek, mert már a „költségszint alatt” működnek.

Viszont az acél iránti lassú kereslet továbbra is „vörös posztó” a piac számára, mondta egy gyártói forrás.

„Kicsi az acélkereslet az alacsony szintű autógyártás és a gyenge építőipar miatt. És Németország pont ezek miatt tart egy újabb recessziótól,” mondta a gyártói forrás.

Ráadásul egy re több piaci résztvevő kérdőjelezi meg az elektromos gépkocsiszektor jövőjét.

"A kereslet beszakadt az e-gépkocsikra," mondta egy vevői forrás a régióból.

Eközben Dél-Európában a Fastmarkets napi melegen hengerelt tekercs árindexe változatlanul 618.13€ per tonna volt, exw Olaszország.

Az index 2.50€ per tonnát esett az előző héthez és 10.20€ per tonnát az előző hónapoz képest.

Az olasz piac is „szabadságos módban” működött, és szeptember elejére várják az újra indulást, mondták források.

A vevők az elfogadható árat 600-620€ per tonna ex-works szintre becsülték és a nagyobb mennyiségekre még 600€ per tonna ex-works alá is.

De néhány forrás szerint a helyi szállítók valószínűleg megkísérlik majd az árat emelni a nyári leállásokat követően, a hagyományos kereskedelmi újra indulásra számítva.

Mások szerint az Európai Bizottság által indított antidömping eljárás a melegen hengerelt tekercsre Egyiptom, Vietnam, Japán és India esetében, várhatóan támogatni fogja az árak felpattanását.

Maradtak azonban kétségek, vajon az AD vizsgálatnak lesz-e azonnali hatása a piacra.

"Először az acélkeresletnek kell visszatérnie a piacra, másodszorra pedig a belföldi acélgyártóknak emelniük kell a melegen hengerelt tekercs árát," mondta egy európai vevő.

Az importált tekercs piaca is csendes volt, újabb ázsiai ajánlatok nélkül.

A török melegen hengerelt tekercs ajánlati ára szeptember-októberi szállítással 570-590€ per tonna volt CFR paritáson, tartalmazva az AD vámot.

Ukrajnából a melegen hengerelt tekercs ajánlati ára 565-575€ per tonna CFR volt.

Két forrás azt mondta, egy kisebb indiai melegen hengerelt tekercs ügylet Olaszországba 625\$ per tonna CFR áron jött létre pénteken.



A vasérc ismét 100\$/t alá esett

A tengeri szállítású vasérc ára ismét 100\$/t esett, mert nem javultak a várakozások a gyenge piacon.

*A **Kallanish** KORE 62% Fe index -1\$/tonnával lement 99.9\$/tonnára cfr Qingdao paritáson.*

A nyilvános platformokon, 90,000 tonna Mac Fines ércet adtak el szeptemberi szállítással 95.2\$/t áron.

A Szingapúri Tőzsdén a szeptemberi 62% Fe határidős ára 1.78\$/tonnát veszített és 99.31\$/t szintre került.

Az acélbuga árak 2020 április óta legalacsonyabb szintjükre estek, és az acélárak nyomottak maradtak. Azonban a vasérc ára továbbra is 100\$/t körül lebeg, jelentősen magasabb szinten, mint a 2020 első felében látott 80-90\$/t sáv, ami azt jelzi, a vasérc ára még mindig kissé magas szinten van. Iparági források szerint a kínai olvasztók erős működési üteme az elsőszámú tényező, ami a vasérc árát magasán tartja. A kínai acéltermelés fokozatos csökkentése ellenére, egy nagyméretű országos kibocsátáscsökkentés hiánya korlátozza egy (ár) fellendülés mértékét.

Egy konferencián, Guo Bin, a China Mineral Resources Group vezérigazgatója, elmondta, Kínában a kikötői vasérckészletek elérték a mintegy 150 millió tonnát, közelítve a történelmi csúcshoz. Miközben a belföldi acélkereslet elhalványult, a vasérc import megugrott egy 30m

tonnás spekulatív készlet miatt. Guo kritizálta ezt a spekulatív aktivitást, mert az hozzájárul a piac instabilitásához.

Forrás: Kallanish Ázsia

Indonézia erőfeszítéseket tesz a nagyobb feldolgozottságú nikkel termelésért

Indonézia energia és ásványkincs minisztériuma bejelentette, továbbra is ösztönözi az iparágat, hogy beruházásokkal több értéket adjon hozzá a nikkeltermeléshez.

Arifin Tasrif miniszter azt mondta, a kormány kiértékeli a meglévő projekteket és leállíthatja az alacsony hozzáadott értékkel bírót, mint például a nikkel nyersvasat (NPI) termelőket. A cél a több hozzáadott értéket termelő gyártás, megcélozva az új energia iparágat.

A minisztérium szerint még mindig hatalmas potenciál rejlik az elektromos gépkocsiakkumulátor szektorban.

"Indonéziában az akkumulátorok kereslete 2030-ig várhatóan eléri a 108.2 gigawatt-órát. A 20 millió darab elektromos gépkocsi célnak az eléréséhez 780 GWh akkumulátorkapacitásra van szükség," mondja nyilatkozatában a minisztérium. "A jelenlegi belföldi olvasztói kapacitás csak 373 GWh-nak megfelelő nyersanyagot képes biztosítani, tehát van még 407 GWh mértékű beruházási lehetőség az elektromos gépkocsi szektorban."

"Ezt úgy kell irányítanunk, hogy a feldolgozó ágazatnak jobb hozzáadott érték kilátásai legyenek, jobb minőségű munkaerőt biztosítva, és támogatva az energiaátmeneti programunkat az elektromos gépkocsiipar felé," tette hozzá Arifin.

Indonézia szerint 17 milliárd tonnás nikkel készlettel rendelkeznek, ebből 5 milliárd tonnás tartalékkal. A jelenlegi nikkeltermelési kvóta 2024-re 240mt körül van. Tavaly az olvasztói kereslet 220mt volt.

A közelmúltban a minisztérium geológiai ügynöksége, még legalább 100 újabb helyszínt jelzett Indonéziában, potenciális nikkel készletekkel, melyek feltáratlanok.

A helyszínek Észak-Szumátrától a Pápua régióig terjednek. További kutatás szükséges a pontos kitermelési helyszínek megtalálásához.

"A potenciális nikkelkészletek kitermelése biztosíthatja a folyamatos ellátást az újonnan megnyíló olvasztókhoz," mondta a geológiai ügynöksége vezetője. "Nem hagyhatjuk, hogy az olvasztók csak addig a néhány évig működjenek, amíg a nikkelérc készlet kimerül. Felelősen fel kell dolgoznunk a nikkeltércet, aminek korlátoztuk az exportját."

Az indonéz beruházási miniszter, Bahlil Lahadalia az mondta, az ország nikkelfeldolgozási politikája segítette a nikkeltermékek exportjának értékét megtízszerezni, és ez 2023-ban 33.5 milliárd \$-t tett ki.

Forrás: Kallanish Ázsia

Nyersanyag, acél és fémárak

Megjegyzés: Az acéltermék grafikonokon az adott időszakban regisztrált tranzakciós árak szerepelnek, NEM az ajánlati árak!

A 62% Fe vasérc napi átlagárának alakulása 2024 február 1. és 2024 augusztus 13. között

\$/tonna, CFR Quingdao kínai kikötő

KORE 62% Fe / Qingdao CFR USD/t

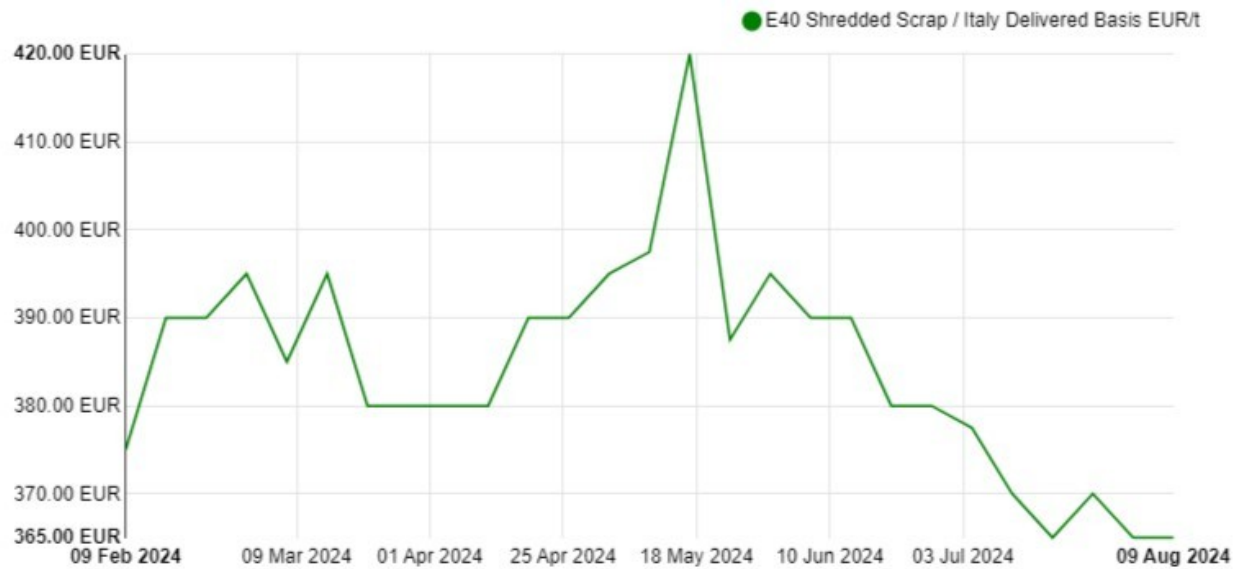


Kallanish Steel ©

Az acélhulladék heti átlagárának alakulása 2024 február 9. és 2024 augusztus 9. között

Olaszország, E40-es zúzott acélhulladék, €/tonna, leszállítva

E40 Shredded Scrap / Italy Delivered Basis EUR/t



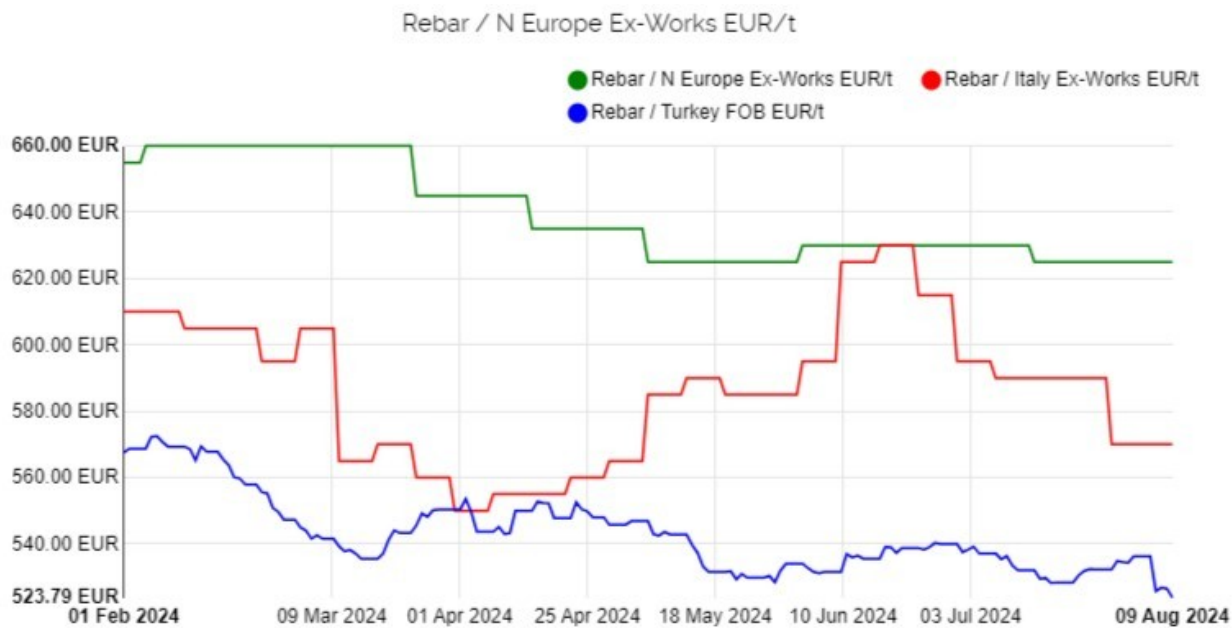
Kallanish Steel ©

A betonacél heti átlagárának alakulása 2024 február 1. és 2024 augusztus 9. között

Nyugat-európai belföldi gyártás, €/t, Ex-Works

Olaszországi gyártás, €/t, Ex-Works

Török export, €/tonna, FOB

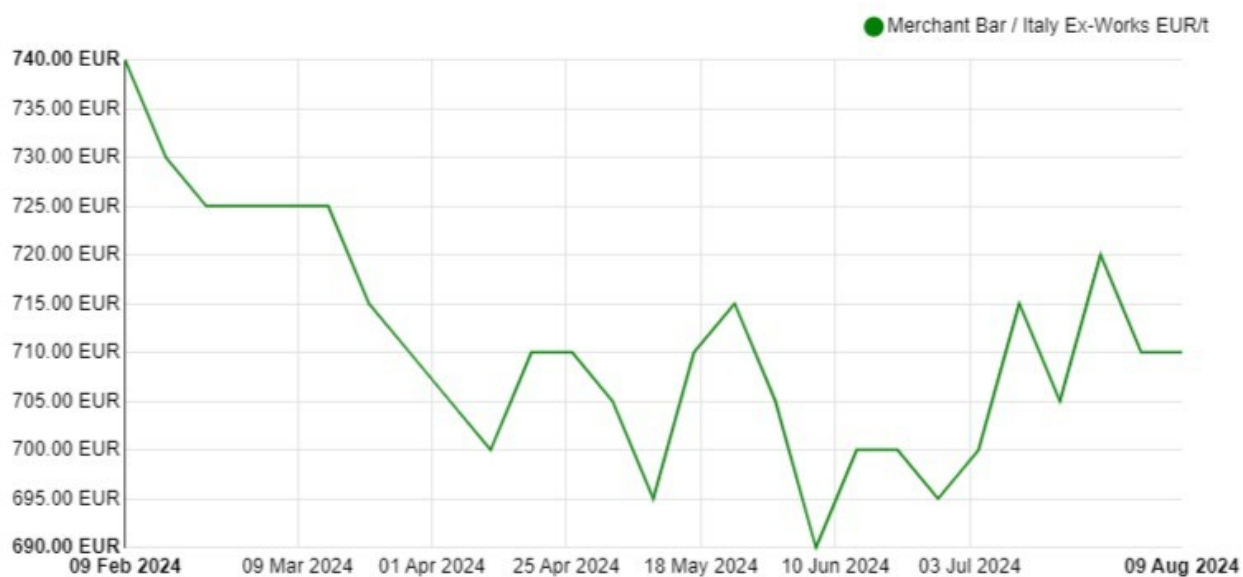


Kallanish Steel ©

A szokványos rúdacél heti átlagárának alakulása 2024 február 9. és 2024 augusztus 9. között

Olaszország, €/t, Ex-Works

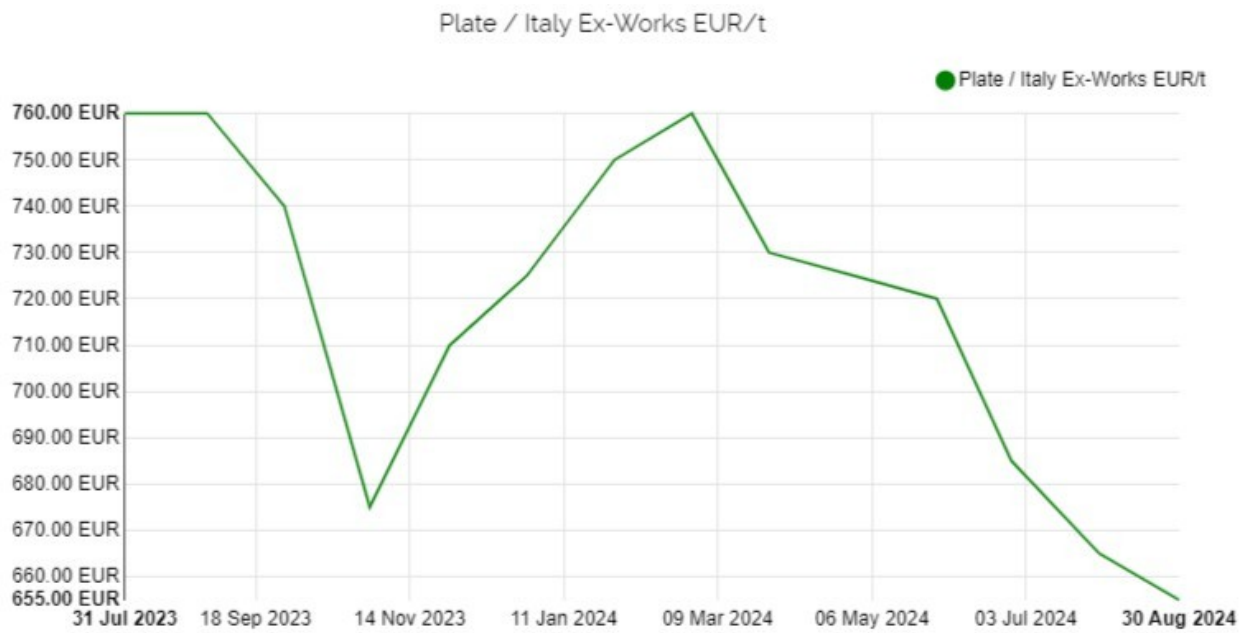
Merchant Bar / Italy Ex-Works EUR/t



Kallanish Steel ©

Az európai acéllemezek havi átlagárának alakulása 2023 július vége és 2024 augusztus között

Olaszországi gyártás, €/tonna, Ex-Works

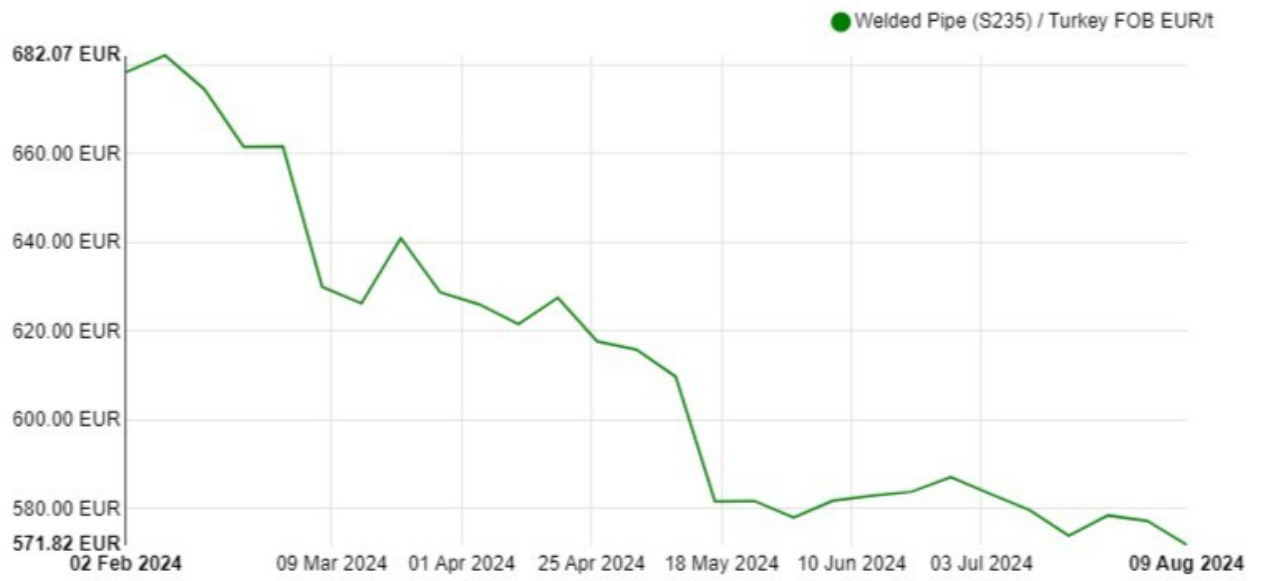


Kallanish Steel ©

A hegesztett csövek (S235 minőség) heti átlagára 2024 február 2. és 2024 augusztus 9. között

Hegesztett cső (S235), Törökországi gyártás, €/tonna, FOB

Welded Pipe (S235) / Turkey FOB USD/t



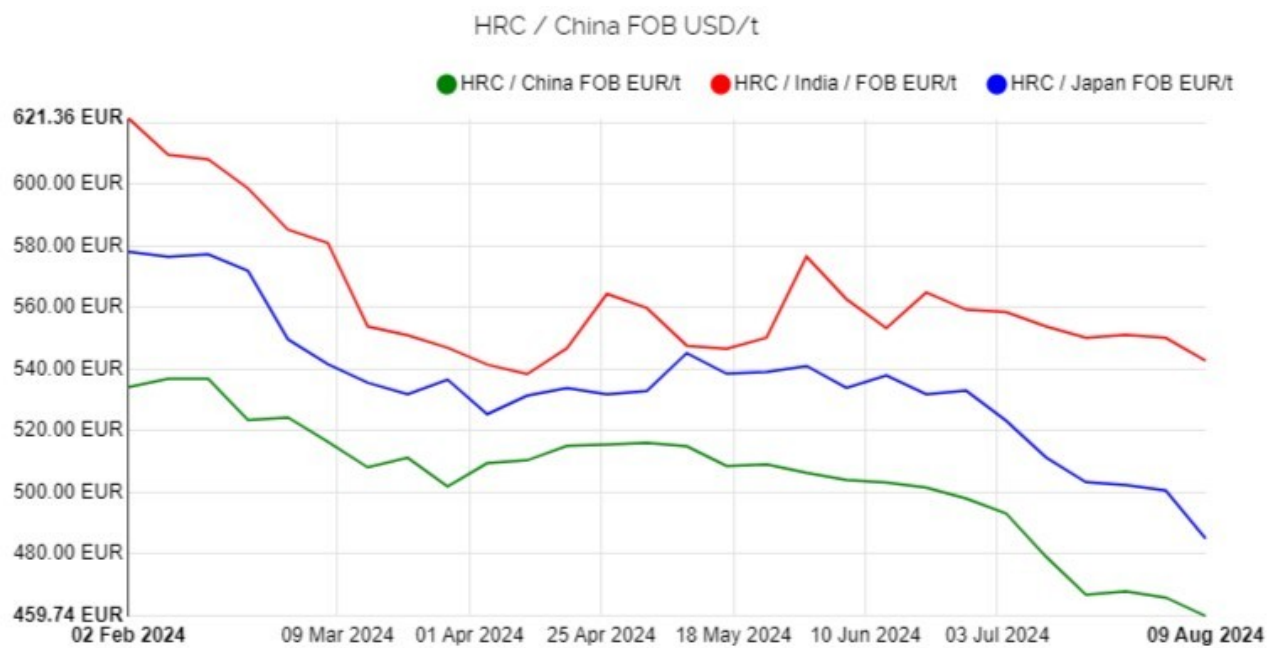
Kallanish Steel ©

Az ázsiai melegen hengerelt acéltekercsek heti export átlagárának alakulása 2024 február 2. és 2024 augusztus 9. között

Kínai export, €/tonna, FOB

Indiai export, €/tonna, FOB

Japán export, €/tonna FOB



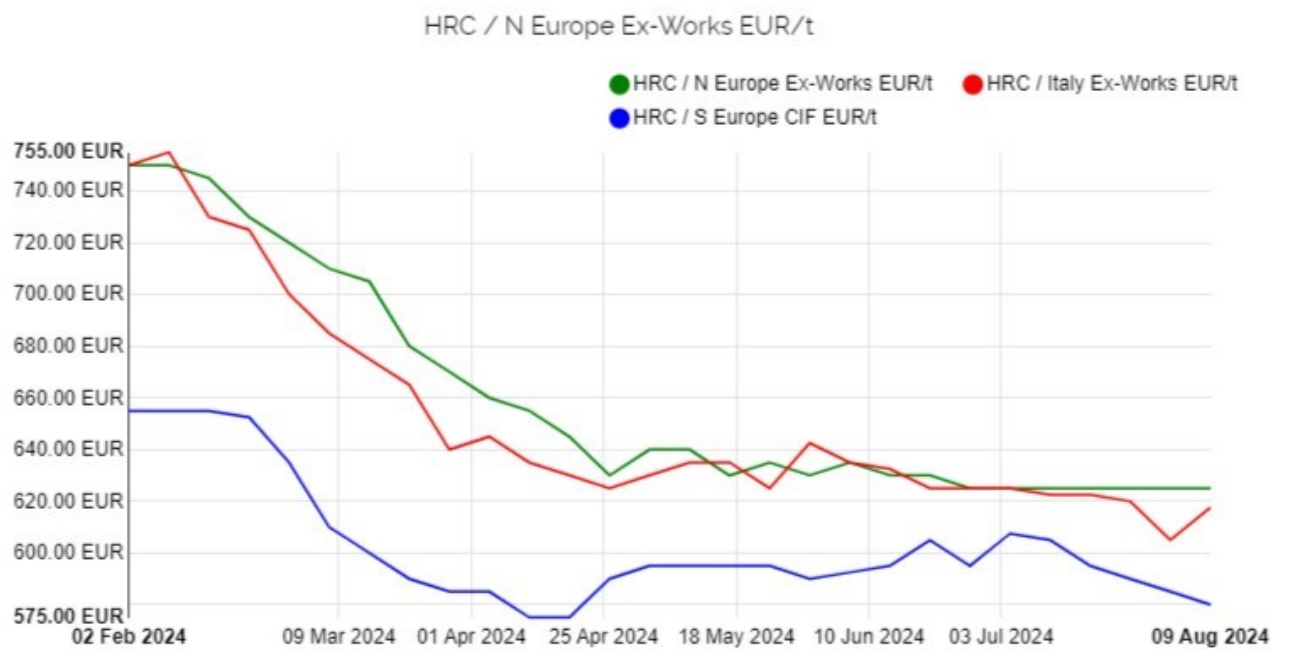
Kallanish Steel ©

A melegen hengerelt acéltekercs heti átlagárának alakulása Európában 2024 február 2. és 2024 augusztus 9. között

Nyugat-Európa, €/tonna, Ex-Works

Olaszország, €/tonna, Ex-Works

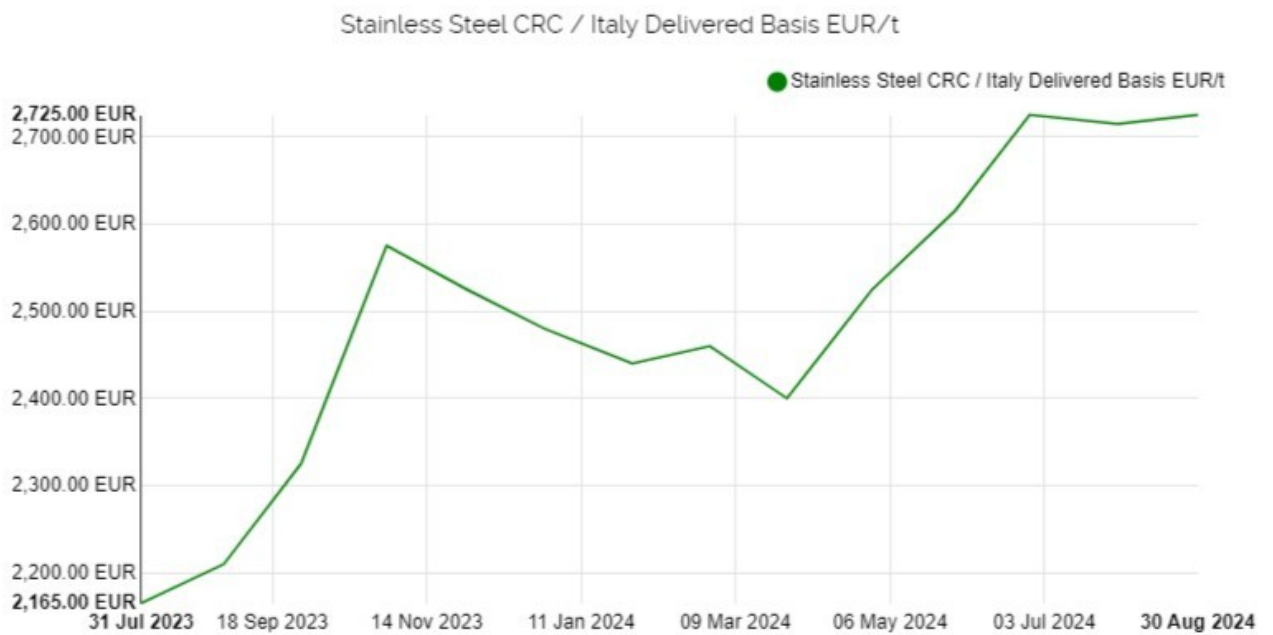
Dél-európai import, €/tonna, CIF dél-európai kikötő



Kallanish Steel ©

A rozsdamentes acéltekercs havi átlagárának alakulása 2023 július vége és 2024 augusztus között

Olaszország, EUR/tonna, leszállítva



Kallanish Steel ©

Andor Endre
2024-08-14