



Wie CO₂-Reduktion und der Coronavirus die Nachfrage bei Palladium und Platin verändern

Anfang 2020 sind neue CO₂-Grenzwerte für Neuwagen und leichte Nutzfahrzeuge in Kraft getreten. Das durchschnittliche Flotten-Emissionsziel liegt nun bei 95 Gramm CO₂ pro Kilometer. Gleichzeitig hat China als weltgrößter Automarkt ebenfalls seine Abgasgrenzwerte auf Euro 6a verschärft. Zur Senkung der Emissionen setzen Automobilhersteller weltweit vermehrt auf Hybrid- sowie batterieelektrische Fahrzeuge. Das senkt die Nachfrage nach Platinmetallen und erhöht die Nachfrage nach Palladium. Gleichzeitig beeinträchtigt der neue Coronavirus COVID-19 in China die Nachfrage für eine Vielzahl von Anwendungen. Betroffen sind unter anderem Autos und Autoteile, Elektronik und Schmuck. Die Stadt Wuhan, Herd des Ausbruchs, ist ein bedeutender Standort der chinesischen Autoindustrie, sodass aus China in diesem Jahr entgegen bisherigen Erwartungen wohl ein Rückgang der Nachfrage nach PGMs¹ zu erwarten ist.



Bergwerk der North American Palladium

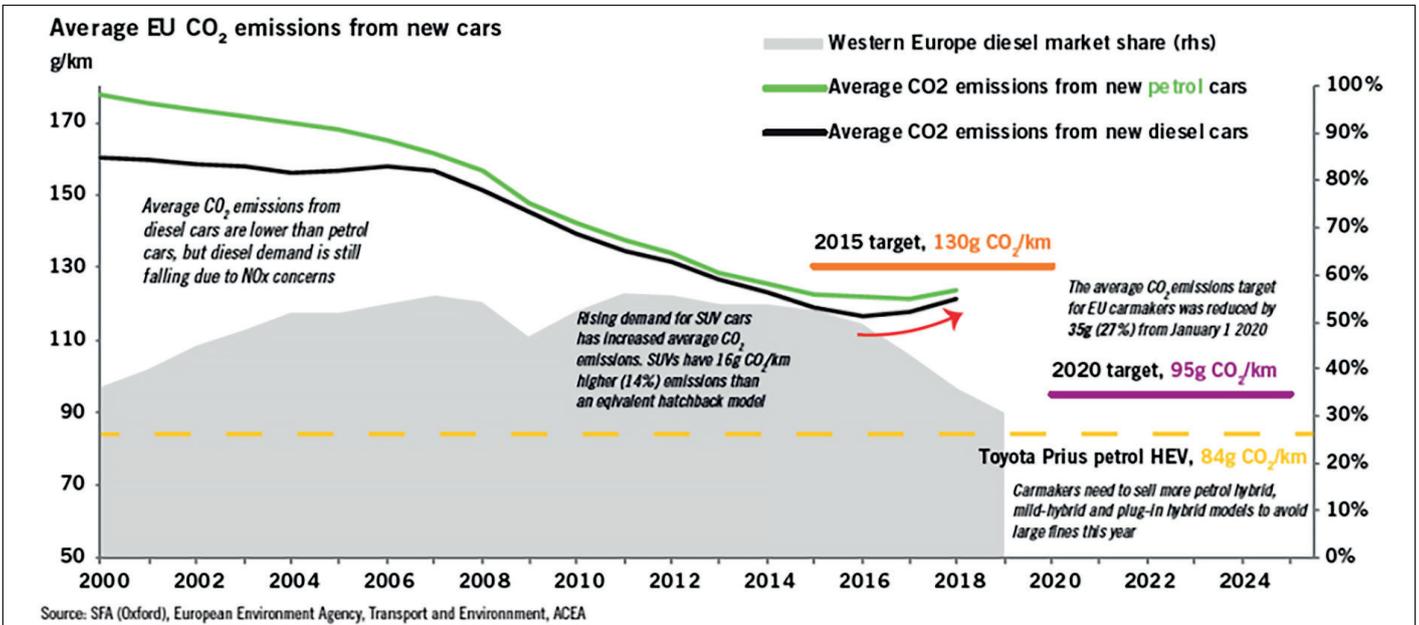
Für jedes Gramm CO₂ pro Kilometer und Fahrzeug, das über dem Grenzwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer bis Jahresende liegt, droht den europäischen Herstellern von Automobilen eine Strafzahlung von 95 €. Der erst langsam wachsende Anteil schadstoffärmerer Fahrzeuge, eine starke Nachfrage nach Geländewagen mit größeren und schwereren Motoren sowie ein rückläufiger Marktanteil von Dieselfahrzeugen führen bisher nicht zu der gewünschten Reduktion der CO₂-Emissionen auf breiter Front. Daher müssen die meisten Fahrzeughersteller in diesem Jahr größere Anstrengungen unternehmen, um die Strafzahlungen noch zu vermeiden. Zwar waren Dieselfahrzeuge, deren CO₂-Aus-

stoß circa ein Fünftel weniger als der von Benzinfahrzeugen beträgt, bislang ein effektiver Weg zur Emissionssenkung – ihr Marktanteil ist jedoch dem Europäischen Automobilherstellerverband ACEA zufolge in Europa seit 2015 um 20 % auf 30,5 % eingebrochen. Grund für diesen Rückgang ist vor allem der zunehmend kritische Blick auf die Emission von Stickoxiden. Die westeuropäische Fahrzeugindustrie ist gleichzeitig der weltweit größte Platinmarkt. Mit dem Rückgang des Diesels ist die Nachfrage nach Platin seit 2015 drastisch um 27 % (500 Tsd. Unzen bzw. 15,6 t) eingebrochen. Mit dem Switch zu sogenannten Hybrid-Benzinern hat sich die Nachfrage nach Palladium im europä-

ischen Markt nun deutlich erhöht. Nach Heraeus lag das weltweite Angebotsdefizit 2019 bereits bei rund 650 Tsd. Unzen.

Entlastung war bislang nicht in Sicht. Denn Palladium wird hauptsächlich in Russland und Südafrika produziert und beide Länder vereinen rund 80 Prozent der Produktion auf sich. Daneben wird Palladium aber auch in Nordamerika produziert. In Russland ist das Edelmetall ein Nebenprodukt der Nickelproduktion, in Südafrika sind es vor allem Platinminen, die auch Palladium fördern. Nun plagen Südafrika derzeit großflächige Stromausfälle, was auch die Minenproduktion einzuschränken droht. Erst kürzlich verkündete der staatliche Versorger Eskom, die Stromversorgung so stark wie nie zuvor zu rationieren. Anglo American hat bereits angekündigt, dass seine diesjährige Palladiumproduktion unter Vorjahresniveau bleiben könnte. Bei dem russischen Produzenten Nor Nickel steht eine umfangreiche Ofenwartung in seinem Nadezhda-Werk an, so dass die Palladiumproduktion auch dort etwas geringer ausfallen dürfte. Einzig die US-Unternehmen Stillwater und die kanadische North American Palladium beabsichtigen, etwas mehr zu produzieren, um die erwarteten Fehlmengen auszugleichen. Die Minenproduktion wird 2020 daher in etwa auf Vorjahresniveau bei ca. 6 Mio. Unzen (186,6 t) liegen.

Das Fahrzeugangebot der europäischen Hersteller dürfte sich in diesem Jahr verändern, da zum Erreichen der neuen Emissionsziele Modelle mit höheren Emissionen durch Benzin-, Plug-in-Hybrid sowie Mild-Hybridfahrzeuge ersetzt werden. Nach Angaben der ACEA stellten HEV1 2019 mit 5,9 % den größten Anteil des Fahrzeugab-



Durchschnittliche EU CO₂-Emissionen der neuen Autos

satzes mit alternativem Antrieb in der EU dar (2018 lag der Marktanteil bei 4 %). Da HEV mehrheitlich über Benzinmotoren verfügen, profitieren die Palladium- sowie die Rhodiumnachfrage von diesem Absatzplus. Weltweit wird in diesem Jahr ein Anstieg der auf Abgaskatalysatoren entfallenden Nachfrage nach Rhodium und Palladium um etwa 6 – 7 % erwartet.

Entlastung in dem angespannten Markt ist nun von China, bedauerlicherweise wegen des Coronavirus, zu erwarten. Denn Betriebsschließungen und Engpässe in den Lieferketten könnten in China zu einem Produktionsrückgang von 1,7 Mio. Fahrzeugen im ersten Quartal führen, was

gegenüber dem Vorjahr einem Rückgang von 27 % entspräche. Mehr als 20 % der weltweiten Nachfrage nach Palladium entfallen auf den weltgrößten Autohersteller China, in dem 2019 der CAAM zufolge 21,4 Mio. PKW abgesetzt wurden. Es wird erwartet, dass der Produktionsausfall im weiteren Jahresverlauf aufgeholt wird, dennoch wird die Autoproduktion laut China Passenger Car Association in diesem Jahr um circa 800 Tsd. Fahrzeuge (5 %) zurückgehen. Dieser Rückgang entspricht etwa 100.000 Unzen (3,1 t) Palladium und 10.000 Unzen (0,3 t) Rhodium Minderbedarf. Diese Mengen sind zwar nicht ausreichend, um das weltweite Marktdefizit noch

auszugleichen, sie können jedoch das Kaufverhalten verändern, was kurzfristig jedenfalls zu einer preislichen Entspannung führen könnte.

Der Gesamteffekt auf die Nachfrage ist bis zur Wiederaufnahme der chinesischen Produktion nicht abzuschätzen. Mindestens bis einschließlich März wird die Kapazitätsauslastung in den meisten chinesischen Industriezweigen gering bleiben, wobei logistische Engpässe weitere Verzögerungen verursachen werden. Auch wenn das Virus eingedämmt ist, wird die Nachfrage für weitere Monate durch ein geschädigtes Verbrauchervertrauen beeinflusst bleiben.

