

Ölmarktbericht: September 2017

Sollte man mit irgendjemandem in der Schifffahrtsindustrie das Thema Öl besprechen, werden höchstwahrscheinlich sofort die brennstoffspezifischen Änderungen, die 2020 eingeführt werden, ins Gespräch kommen. Die Schifffahrt ist international und darum werden die Regeln für diese Industrie nicht von den nationalen Regierungen gemacht, sondern von der Internationalen Maritimen Organisation (IMO), einer Körperschaft, die seit Jahren wegweisend im Bereich der Schwefelreduzierung in Brennstoffen ist. In den 1980er Jahren durfte Schiffsverkehrsöl (bekannt als Heizöl) 5% Schwefel haben. Dies wurde in den 1990ern auf 3.5% reduziert und in europäischen Gewässern (eine Vereinbarung zwischen der IMO und der EU) war nur 1% Schwefel erlaubt. Aber in 2020 wird der Schwefelanteil sogar noch weiter runtergehen, mit einem neuen gesetzlichen Grenzwert von 0,5% weltweit.

Dies stellt ein Problem mittleren Ausmaßes für die Weltölraffinerien dar, die das Heizöl, das die Schiffe der Welt bewegt, herstellen müssen. Früher war Heizöl tatsächlich ein Verkaufsschlager für die Raffinerien, in Zeiten als die Schwerindustrie, Kraftwerke und die Schifffahrt alle diesen Brennstoff benutzten und daher eine solide Nachfrage schufen. Aber heutzutage ist der Schiffsverkehr der einzige echte Markt für Heizöl und daher produzieren Raffinerien mehr davon, als sie problemlos verkaufen können und die Preise sind darum am Boden und fast immer niedriger als die tatsächlichen Rohstoffbeschaffungskosten von Rohöl.

Trotz der Verluste, bleibt den Raffinerien nichts anderes übrig als weiter Heizöl zu produzieren, weil es ein Nebenprodukt von anderen wertvolleren Produkten ist. Wenn sie also die netten sauberen Produkte (Benzin, Kerosin, Diesel) zu höheren Preisen verkaufen wollen, dann müssen sie eben das dreckige Heizöl zu einem viel niedrigeren Preis verkaufen. Was bedeutet, dass dieses Produkt, das sowieso schon als notwendiges Übel betrachtet wird, ab 2020 und durch die neuen IMO Schwefelbestimmungen, noch problematischer werden wird. Wenige (wenn überhaupt welche) Raffinerien haben eine ausreichende Entschwefelungskapazität um die neuen Bestimmungen einhalten zu können und obwohl es zunächst die Hoffnung gab, dass die Schifffahrtsindustrie diese Problematik selber in den Griff bekommen würde (durch Motorschrubber - ein Vorgang der wortwörtlich den Schwefel aus dem Öl schrubbt), scheint dies jetzt höchst unwahrscheinlich. Zunächst einmal ist die Motorschrubbertechnologie extrem teuer, aber darüber hinaus hat die Schifffahrtsindustrie ihre eigenen Probleme mit einem Kapazitätsüberhang (zu viele Schiffe) und daher spricht die Wirtschaftslage nicht für ein so großes Investitionsprogramm. Tatsächlich werden, gemäß neuester Vorhersagen, nur ca. 4000 Schiffe bis 2020 mit der Schrubbertechnologie ausgestattet sein, was weniger als 4% der weltweiten kommerziellen Flotte entspricht.

Und dies schiebt die Probleme wieder in das Lager der Raffinerien, die nur eine Wahl haben, nämlich keine. Sie können viel Geld investieren um ihre Entschwefelungskapazitäten zu erhöhen, aber wer will das schon für eine Ölsorte, die sowieso schon Geld verliert? Alternativ könnten die Raffinerien Brennstoffe wie Diesel, die einen niedrigeren Schwefelgehalt haben, ins Heizöl mischen um den richtigen Schwefellevel zu erreichen. Aber welche Raffinerie will schon ihre Gewinnspanne schmälern in dem sie wertvolle Volumen (Diesel) zu Junk abwertet um sie als Heizöl zu verkaufen?

Und mit einem nahenden 2020, schien es, dass es keine Alternativen gibt und die Raffinerien sahen der bitteren Tatsache ins Auge, dass die Herstellung von 0.5% Schwefelöl einen deutlichen Verlust (oder Verluste) bedeuten würde. Aber dann gab es einen bestimmten deutschen Autohersteller, der dabei erwischt wurde Dieselemissionen die Unwahrheit zu sagen und die der weltweite Verkauf von Dieselaautos begann zurückzugehen (UK Dieselautoanmeldungen waren im Juli schon um 63% gefallen). Nun, wie wir wissen steht die Ölproduktion in einer kompletten Wechselbeziehung und die Raffinerien in der ganzen Welt haben massiv in die Dieselproduktion investiert. Aber durch den Rückgang im Verkauf von Dieselfahrzeugen, könnten sich die Raffinerien bald im Land des Dieselüberschusses wiederfinden. Mmmmm... lassen sie uns mal nachdenken... was wäre besser um den Dieselüberschuss loszuwerden, als ihn in das Heizöl zu mischen um die neuen Maritimen Spezifikationen zu erfüllen? Wenigstens wird dies den Raffinerien etwas mehr Raum zum Atmen geben um den langfristigen Effekt des abnehmenden Dieselbedarfs einzuschätzen. Aber es ist sogar möglich, dass dies den Dieselpreis wieder hochtreiben könnte, weil der Bedarf nach reinem Diesel zu Gunsten des gemischten Diesels für Heizöl gedrosselt wird.

Was ein völlig unerwartetes und tatsächlich unglaubliches Ergebnis für die Raffinerien wäre, von denen viele letztes Jahr an einer 0,5% Schwefeldepression litten. Nun werden sie zunehmen selbstbewusster mit dieser Situation umgehen und einige werden sich vielleicht sogar in freudiger Erwartung die Hände reiben. Man stellt sich vor, dass die Raffinerien letztes Jahr faule Eier an die Autohersteller für Weihnachten geschickt haben, weil sie ihre Bemühungen im Dieselmärkte zu Nichte gemacht haben. Vielleicht schicken sie ihnen dieses Jahr Blumen....