

Oil Market Report: März 2021

Die Blockade des Suezkanals durch das taiwanische Megaschiff MV Ever Given (20.000 Container / 80.000 Pferdestärken) sagt uns eine Reihe von Dingen. Erstens, dass Schiffseigner, die für das "Privileg" der Nutzung von Suezkanal-Navigationslotsen bezahlen, wahrscheinlich um eine Rückerstattung bitten sollten. Zweitens, dass ein Komatsu-Erdbewegungsgerät von 1994, egal wie vertrauenswürdig und zuverlässig es ist, einem 200.000-Tonnen-Containerschiff nicht wirklich gewachsen ist. Und schließlich führt uns das Ereignis vor Augen, dass wir in dieser überglobalisierten Welt absolut abhängig von der Schifffahrt und den Schifffahrtswegen sind.

Der 1869 (!) eröffnete Suezkanal ist eine künstliche Wasserstraße, die das Rote Meer mit dem Mittelmeer verbindet. Sein Wert für die maritime Welt liegt in der Tatsache, dass er rund 4.000 Seemeilen für Schiffe abschneidet, die von Ost nach West (Asien - Europa / Amerika) oder umgekehrt fahren. An einem beliebigen Tag fahren 50 Schiffe durch den Kanal, und die Menge an Fracht, die auf der 120 Meilen langen Wasserstraße transportiert wird, entspricht fast 12 % des Welthandels. Analysten haben geschätzt, dass durch die Blockade jeden Tag Waren im Wert von fast 10 Milliarden Dollar aufgehalten werden. 20 % der Schiffe, die den Kanal benutzen, transportieren Öl - entweder Rohöl (2 Mio. Barrel pro Tag = 300 Mio. Liter) oder raffinierte Produkte (1,5 Mio. Barrel pro Tag = 235 Mio. Liter).

Die Auswirkungen der Kanalsperrung auf die Ölmärkte waren sehr interessant zu beobachten. Als die Nachricht bekannt wurde, schossen die Ölpreise um \$4-5 pro Barrel in die Höhe. Am nächsten Tag fielen die Preise wieder, da die Händler davon ausgingen, dass es eine schnelle Lösung des Problems geben würde. Als dann jedoch klar wurde, dass die einzige Bergungsausrüstung ein Bagger war, der zuletzt auf der Alexandria High St. gesehen wurde, begannen die Preise wieder zu steigen. Auf den Schifffahrtsmärkten kam es natürlich zu einem spektakulären Preisanstieg, wobei sich die Spot-Charterraten für Öltanker über Nacht verdoppelten. All das, weil der Kapitän eines riesigen Schiffes ein Nickerchen machte, während die Kanallotsen mit dem Ersten Offizier KerPlunk spielen...

Es gab auch einige faszinierende Ölmarktbebewegungen in den "Unterbereichen" der Branche. Zum Beispiel wird gebrauchtes Speiseöl (Used Cooking Oil, UCO) jetzt zum dreifachen Preis von normalem Diesel gehandelt. Der Hintergrund ist, dass alle europäischen Kraftstoffe für den Straßenverkehr (d.h. Benzin und Diesel) ca. 10 % Biokraftstoff enthalten, und ein großer Teil davon ist gebrauchtes Speiseöl (Used Cooking Oil, UCO) aus China. Wöchentlich werden etwa 25 Mio. Liter UCO nach Europa importiert, und mehrere Ladungen dieses Produkts stehen jetzt in der "Suez-Warteschlange" fest. Wir haben auch die Umkehrung der Werte von (süßem) Brent Crude gegenüber (saurem) Arabian Crude (Arab Heavy) gesehen. Unter normalen Umständen geht die teurere Brent-Rohölsorte nach Osten (über Suez), während europäische Raffinerien billiges arabisches Schweröl importieren (ebenfalls über Suez). Aber die Blockade bedeutet nun, dass Europa "lang" an Brent (und anderen süßen Rohölen aus Nord- und Westafrika) und knapp an dem schwereren Zeug ist. Dies hat den Preis für Brent gedrückt, während die (derzeit) schwieriger zu beschaffenden sauren Rohöle aus dem Nahen Osten einen Aufschlag erfahren!

Die gestrandeten Schiffseigner und Frachtcharterer stehen nun vor dem ultimativen logistischen Dilemma. Bleiben sie "hängen" und hoffen, dass die Blockade beseitigt wird, oder "drehen" sie um und fahren über das Kap der Guten Hoffnung nach Europa / Amerika? Wenn sich die Blockade schnell auflöst, dann ist Warten offensichtlich die beste Option. Aber was ist, wenn es Wochen dauert, bis sie sich auflöst? 7-10 Tage zusätzliche Kosten und Fahrtzeit durch die Umrundung Afrikas sind ein teurer Umweg. Außerdem bedeutet die Umrundung des Kaps, dass man durch die von Piraten besetzten Gewässer Ostafrikas navigieren muss, was normalerweise bewaffnete Schiffsunterstützung und eine Seeversicherung erfordert, vor der viele Verloader zurückschrecken. Im Moment bleiben die meisten Schiffe an Ort und Stelle und es gibt derzeit einen Rückstau von etwa 400 Schiffen, die darauf warten, den Kanal zu passieren.

Die moderne Welt wird durch den globalen Seehandel bestimmt, doch nur wenige von uns haben je darüber nachgedacht, was passiert, wenn der Warenverkehr auf dem Seeweg unterbrochen wird. Suez ist bei weitem nicht der einzige Engpass für die Seefahrt. Durch die Straße von Hormuz (Persischer Golf) fließen 20 % des weltweiten Öls (20 Mio. Barrel pro Tag) - das ist ein Drittel des gesamten Öls, das sich zu einem bestimmten Zeitpunkt auf den Meeren befindet. Die Straße von Malakka (Malaysia/Singapur) ist die meistbefahrene Schifffahrtsstraße der Welt. 275 Schiffe befahren sie täglich und 90 % des von China importierten Öls kommen ebenfalls über diese Route. Die Meerenge von Gibraltar verbindet das Mittelmeer mit dem Atlantik und ist an ihrer engsten Stelle nur 7 Meilen breit. Das macht die Anpassung der 2.300 Handelsschiffe, die jede Woche durchfahren, zu einer erheblichen logistischen Herausforderung.

Die jüngsten Bemühungen, die Ever Given mit einem Schlepper zu bewegen (der Bagger ist zur Baustelle zurückgekehrt), hatten einigen Erfolg, aber während wir diesen Bericht schreiben, wissen wir immer noch nicht genau, wann das Schiff wieder "frei" sein wird. Die einzige wirkliche Möglichkeit, ein Schiff (egal welcher Größe) wieder flott zu machen, ist das Anheben des Wasserspiegels, aber hier hat der Suezkanal einen großen Makel. Im Gegensatz zu anderen künstlichen Wasserstraßen hat der Suezkanal keine Schleusen, da das Land, das er durchquert, völlig flach ist (der Suezkanal ist eigentlich ein künstlicher Fluss). Während also beispielsweise im Panamakanal die Schleusentore auf beiden Seiten eines havarierten Schiffes geschlossen werden können und dann der mittlere Abschnitt mit Wasser gefüllt wird, ist diese Möglichkeit im Suezkanal nicht gegeben. Die endgültige Lösung wird also wohl von Spezialisten für die maritime Bergung (in der Regel Niederländer) kommen müssen, die eine Kombination aus schweren Hebeschiffen, aufblasbaren Auslegern und entsprechenden Erdaushüben verwenden. Für die beteiligten Unternehmen auf dieser Seite der Gleichung wird die finanzielle Belohnung groß sein. Für die Verloader auf der anderen Seite werden die Verzögerungen, Komplikationen und Umleitungen für ein paar teure Wochen (...oder Monate?) sorgen.