

Ölmarktbericht: November 2021

Die Monate Oktober und November dieses Jahres werden wegen der steigenden Energiepreise und der massiven Unterbrechung der Lieferkette in Erinnerung bleiben. Das Vereinigte Königreich war bei diesen globalen Ereignissen größtenteils nur Zuschauer und hatte kaum Einfluss auf die Vorgänge (während es zunehmend unter den Ergebnissen litt!). In diesem Herbst wurde Großbritannien jedoch auch von einer "menschengemachten" Energiekrise heimgesucht, an der Tankwagenfahrer beteiligt waren (oder besser gesagt, nicht beteiligt waren).

Tankwagen und Tankwagenfahrer sind ein Thema, das Portland sehr am Herzen liegt, da er in den frühen 1990er Jahren als begeisterter, aber nutzloser Absolvent 18 Monate lang Kraftstofflieferungen geplant hat. Diese Erfahrung war eine ziemliche Feuertaufe, bei der man schnell lernte, wie man am besten Stapel von Lieferscheinen aufhebt (die von unzufriedenen Fahrern zu Boden geworfen wurden), wie man Sätze mit einem Verhältnis von 1:1 zwischen Wörtern und Schimpfwörtern bildet und vor allem, dass Colin (der Verwalter des Geschäfts) "nie zweimal an einem Tag nach Brighton fährt".

Zwar sind Streiks der Tankwagenfahrer und Treibstoffblockaden nichts Ungewöhnliches, aber in jüngster Zeit hat es im Vereinigten Königreich noch nie einen Mangel an Tankwagenfahrern gegeben. Und warum? Nun, weil Tankwagenfahrer der Doyen der Fahrer sind, die Crème de la Crème, und während es in anderen Bereichen des Kraftfahrwesens vielleicht freie Stellen gibt, gab es im Erdölsektor immer Nachwuchs, der unbedingt "auf den Tankwagen" wollte. An der Spitze der Pyramide der Berufskraftfahrer steht der Tankwagenfahrer mit einem ADR-Führerschein der Klasse 1, der ihn (meistens ihn!) zum Führen eines 44 Tonnen / 38.000 Liter fassenden Sattelzuges berechtigt. Er verleiht auch einen bedeutenden Status, Ansehen und eine höhere Bezahlung. Der ADR-Teil (Internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße) umfasst den Mineralölführerschein und erfordert eine separate Prüfung, was bedeutet, dass nicht alle Fahrer der Klasse 1 einen Tankwagen fahren dürfen. Fahrer der Klasse 2 dürfen nur einen starren Lkw (bis zu einem vierachsigen/achtradrigen Nutzfahrzeug) fahren, während ein Fahrer der Klasse 2 mit einem ADR-Schein einen starren Benzintankwagen gleicher Größe fahren darf.

Es ist nicht ganz klar, wie viele Tankwagenfahrer der Branche derzeit fehlen, und vor allem wurde nie bekannt gegeben, an wie vielen Tankstellen der Kraftstoff knapp wurde, bevor Panikkäufe einsetzten und die "Krise" auslösten. Was wir wissen, ist, dass BP in der letzten Septemberwoche bekannt gab, dass sie Schwierigkeiten hatten, eine Handvoll Tankstellen in Südengland wieder aufzufüllen, und dass ein Mangel an Tankwagenfahrern als Grund angegeben wurde. Fairerweise muss man den Medien, die über diese Geschichte berichteten, zugute halten, dass den Tankstellen im Vereinigten Königreich nur selten der Kraftstoff ausgeht (wenn überhaupt), und dies rechtfertigte wahrscheinlich die Veröffentlichung der Artikel. Das Ganze wurde jedoch bald zu einem landesweiten Ereignis, als Schlangen von Panikkäufern begannen, die Straßen um die Tankstellen herum zu verstopfen, mehrere Kanister zu füllen, sich gegenseitig zu bekämpfen und sogar Mörtel-LKWs zu verfolgen, in dem Irrglauben, sie würden Treibstoff transportieren...

In einem Zeitraum von etwa fünf Tagen stiegen die Treibstofftransporte im gesamten Vereinigten Königreich um 500 %, und die Realität ist, dass keine noch so effiziente Versorgungskette einen derartigen Anstieg der Nachfrage in einem so kurzen Zeitraum bewältigen kann. Dies gilt insbesondere für den Mineralölsektor, wo hohe Preise und noch höhere staatliche Steuersätze bedeuten, dass eine einzige Tankwagenladung von 38.000 Litern einen Wert von weit über 40.000 Pfund hat. Bei solch enormen Lagerkosten ist die Lagerung von überschüssigem Kraftstoff ruinös für den Cashflow, was wiederum bedeutet, dass die Tankstellenwelt die Mutter aller "Just-in-time"-Liefermodelle betreibt. Bei 8.500 Tankstellen im Vereinigten Königreich, die wöchentlich rund 700 Mio. Liter verkaufen, sind täglich etwa 2.600 Tankwagenlieferungen erforderlich. Multipliziert man diese Zahl mit 5, um den Anstieg des Volumens um 500 % zu berücksichtigen, kann man mit Fug und Recht behaupten, dass die etwa 150 Armeegehörigen, die abgezogen wurden, keine nennenswerten Auswirkungen haben würden.

Wie vorauszusehen war, beruhigte sich die Situation bald. Nachdem alle getankt hatten, konnte es keine Nachfrage mehr geben - abgesehen von den Kanistern kann man ein Auto nicht zweimal volltanken! Es bleibt also fraglich, ob es sich um einen echten Mangel an Tankwagenfahrern handelte oder einfach um ein Beispiel für übertriebene Panikkäufe. Es ist unbestritten, dass im allgemeinen Güterverkehr (d. h. nicht im Benzinverkehr) ein akuter Arbeitskräftemangel herrscht. Vor der Pandemie waren 10 % der Fahrer, die keinen Kraftstoff tankten, EU-Bürger, und als die Pandemie ausbrach, gingen viele von ihnen nach Hause und kamen nie wieder zurück. Sie bekamen andere Jobs und fanden es dann verwaltungstechnisch schwieriger, in einer Welt nach dem Brexit ins Vereinigte Königreich zurückzukehren. Dieser Zustand bei ausländischen Fahrern wurde durch die neuen IR35-Steuervorschriften für inländische Fahrer noch verschlimmert, die den vorteilhaften Steuerstatus der "Selbstständigkeit" aufhoben und viele ältere britische Fahrer dazu brachten, ihre Transportstiefel ein für alle Mal an den Nagel zu hängen.

Keiner dieser Faktoren betrifft jedoch Tankwagenfahrer. Der Status der Selbstständigkeit ist im Erdölsektor praktisch unbekannt, und die britische Industrie hatte noch nie einen hohen Anteil an EU-Bürgern. Portland ist der Ansicht, dass es nach dem Sommer einen kleinen Mangel an Tankwagenfahrern gab, als die verzweifelten Speditionsfirmen angingen, satte Gehälter, saftige Prämien und wahnsinnige "goldene Handschläge" anzubieten ("wenn Sie zu uns kommen, zahlen wir Ihnen sofort 5.000 £"). Das reichte aus, um einige Köpfe in der Tankerwelt zu verdrehen, und vielleicht zum ersten Mal in der modernen Geschichte wechselten einige ADR-Fahrer der Klasse 1 in die bis dahin unrühmliche Welt der normalen Lastwagenfahrer. Das allein reichte aber noch nicht aus, um die Szenen auszulösen, die wir im Oktober erlebt haben - ich fürchte, sie waren auf Panikkäufe zurückzuführen, schlicht und einfach!