

# Ölmarktbericht: April 2022

Nichts, was derzeit in der Handelswelt geschieht, ist mit den schrecklichen Ereignissen in der Ukraine zu vergleichen. Dieser Bericht ist jedoch dazu da, die Irrungen und Wirrungen der Öl- und Energiemärkte zu beobachten, und das Chaos, das seit dem 1. März in allen Rohstoffsektoren herrscht, ist, offen gesagt, unvergleichlich mit allem, was zuvor geschehen ist.

Die Arbeit in einem solchen kommerziellen Umfeld ist nichts für schwache Nerven. Die Bereitstellung von Festpreisen, wenn sich die Märkte mit halsbrecherischer Geschwindigkeit bewegen, war (Achtung Euphemismus) eine "Herausforderung". Die Lieferung von Diesel, wenn jede Verladestelle im Land entweder zugeteilt (eine Form der Versorgungsrationierung) oder von Öko-Protestlern überrannt wurde, erforderte "Geduld". Und die Herstellung von AdBlue, wenn über 40 % des benötigten Rohstoffs (Autoharnstoff) aus der Ukraine und Russland kommen, erforderte "neue und erfinderische Arbeitsweisen".

So sieht unsere Welt derzeit aus, aber selbst angesichts dieser gewaltigen alltäglichen Belastungen sind die Schlagzeilen nach wie vor von den anhaltenden seismischen Bewegungen des Ölpreises geprägt. Vor dem 1. März dieses Jahres lag die größte historische Aufwärtsbewegung des Dieselpreises bei 4,30 Pence pro Liter am 16. September 2019 (nachdem saudische Öleinrichtungen von iranischen "gesponserten" Drohnen angegriffen worden waren). Seit dem Einmarsch in der Ukraine wurde dieser bisherige Rekord nun schon 7 Mal(!) gebrochen und der neue größte Anstieg an einem einzigen Tag (8. März) liegt bei 8,87 Pence pro Liter!

Der stärkste Preisrückgang bei Dieselkraftstoff in der Geschichte wurde dagegen am 26. November 2021 mit einem Minus von 5,39 ppm verzeichnet. Dies fiel mit der Bekanntgabe der Entdeckung der neuen Omicron COVID-Variante durch die Weltgesundheitsorganisation zusammen und war ein guter Indikator dafür, wie unruhig die Ölmärkte Ende 2021 (vor der Invasion in der Ukraine) geworden waren. Dennoch wurde seit dem 1. März auch dieser historische Rekordabfall gebrochen - zweimal - und der neue Rekord (10. März) liegt bei minus 11,62ppm!

Auch wenn sie keine Rekorde brachen, waren die "normalen" täglichen Preisbewegungen dennoch wild, mit einer Preisvolatilität (nach oben und nach unten) auf einem noch nie dagewesenen Niveau. Die durchschnittliche tägliche Bewegung des Dieselpreises in den letzten 5 Jahren (bis zum 28. Februar 2022) betrug 7,44 \$ pro Tonne oder 0,46ppm. Das bedeutet, dass sich die Preise von 2017 bis 2022 täglich um etwa einen halben Penny pro Liter nach oben oder unten bewegten - eine Volatilität, an die sich die meisten Käufer und Verkäufer gewöhnt haben. Seit dem 1. März dieses Jahres liegt die neue durchschnittliche tägliche Bewegung bei 57,04 \$ pro Tonne oder 3,59ppm - das ist ein Volatilitätsniveau, mit dem die meisten Marktteilnehmer (ob groß oder klein) nur schwer umgehen können.

Zum Leidwesen der britischen Verbraucher ist die Preisvolatilität auf den Weltmärkten nur ein Teil der Geschichte, denn auch die britischen Käufer sind betroffen, wenn es in der britischen Lieferkette zu Produktknappheit kommt. Denjenigen Lesern, die behaupten, dass es sich hier lediglich um einen Fall von Geschäftemacherei seitens der Kraftstofflieferanten handelt, sei diese Tatsache ans Herz gelegt. In der letzten Februarwoche importierte das Vereinigte Königreich über 350 Mio. Liter Diesel aus Russland (etwa 25 % des gesamten britischen Dieserverbrauchs). Zwei Wochen später importierten wir genau null Liter aus Russland! Die britische Kraftstoffversorgungskette ist zwar bekannt dafür, dass sie sich schnell auf Engpässe einstellt, aber kein Maß an Flexibilität und Innovation kann ein Loch von 350 ml in zwei Wochen stopfen. Das Vereinigte Königreich hat also zu wenig Diesel, die Ölterminals rationieren die Verfügbarkeit und der Preis ist entsprechend gestiegen.

Schließlich gibt es noch AdBlue, das nicht mehr nur eine nette Dreingabe für die Umwelt ist, sondern ein integraler Bestandteil des Kraftübertragungssystems aller Euro-6-Dieselmotoren. Kurz gesagt, wenn ein moderner Dieselmotor kein AdBlue hat, wird er nicht laufen. Dies ist nun ein ziemlich großes Problem, wenn man bedenkt, wie viel gepillter Autoharnstoff (der Rohstoff, aus dem AdBlue hergestellt wird) früher aus Russland und der Ukraine kam. Darüber hinaus sind die Preise für Harnstoff als Nebenprodukt von Düngemitteln - ein weiterer Industriezweig, der von der russischen und ukrainischen Produktion beherrscht wird und nun ebenfalls mit einer großen Knappheit zu kämpfen hat - in die Höhe geschossen. Vor 12 Monaten lag der Preis für Harnstoff bei etwa 500 \$ pro Tonne. Jetzt wird er für 1.600 Dollar pro Tonne gehandelt, und die Preise für AdBlue in loser Schüttung sind dementsprechend von etwa 20ppm auf über 65ppm gestiegen.

Dies sind die Beispiele aus der Praxis, die sich hinter den Schlagzeilen verbergen, die für die nächsten 12 Monate eine galoppierende Inflation vorhersagen, und es ist schwer vorstellbar, dass sich die Lage in nächster Zeit bessern wird. Selbst wenn der Krieg in der Ukraine heute zu Ende ginge, scheint es höchst unwahrscheinlich, dass die Sanktionen aufgehoben werden, was bedeutet, dass hohe Preise, Verzögerungen in der Versorgungskette und betriebliche Herausforderungen noch eine Weile auf sich warten lassen. Unser Kraftstoffsystem ist derzeit bis an die Grenzen ausgelastet, und die Industrie wird zwar Lösungen finden - das tut sie immer -, aber sie werden nicht einfach und auch