

Ölmarktbericht: June 2022

Wir haben die Hälfte des Jahres hinter uns und was für ein halbes Jahr das war. Unvergesslich ... aber aus den falschen Gründen. Die Öl- und Energiemärkte befanden sich zu Beginn des Jahres bereits auf einem hohen Niveau, mit steigender Tendenz, und zeigten sogar schon die ersten Anzeichen einer Überhitzung. Und das war vor der russischen Invasion in der Ukraine. Seit diesem Ereignis haben so gut wie alle Rohstoffmärkte einen spektakulären Preisanstieg und eine noch nie dagewesene Volatilität erlebt. Die Großhandelspreise für Gas stiegen im März auf den Gegenwert von 500 \$ pro Barrel (30 \$ pro MMBtu = Metric Million British Thermal Unit), während die Rohölpreise an einem Morgen auf 140 \$ pro Barrel stiegen, bevor sie am Nachmittag desselben Tages wieder auf 115 \$ fielen! Darüber hinaus haben auch Nicht-Energie-Rohstoffe wie Fertigmetalle (Anstieg um 20 %), Weizen (40 %) und Düngemittel (über 75 %) seit dem 1. März wirtschaftsverändernde Preisbewegungen erlebt.

Über diese Schlagzeilen haben wir in diesem Jahr bereits berichtet, daher ist es vielleicht interessanter, die weniger bekannten Marktfaktoren zu betrachten, die sich auf die Kraftstoffpreise auswirken. Der erste Faktor ist die vollständige (und wiederum beispiellose) Entkopplung der Preise für raffiniertes Erdöl vom Rohölpreis. Traditionell besteht natürlich eine Korrelation zwischen (z. B.) Benzinpreisen und Rohölpreisen, aber es handelt sich nach wie vor um individuelle Märkte mit einer jeweils eigenen Dynamik von Angebot und Nachfrage. Der "Rohölmarkt" besteht aus den Ölproduzenten (den Anbietern), die ihr Produkt an die Raffinerien (die Nachfrage) verkaufen. Dies ist ein ganz anderes System als der "Produktmarkt", auf dem Raffinerien verwertbare Produkte (Benzin, Diesel) herstellen, die dann an den Endverbraucher geliefert werden.

Da die Ölproduzenten des Nahen Ostens und der USA ihre Ölproduktion erhöhen, um die durch die russischen Sanktionen entstandene Lücke zu schließen, beginnt der Druck auf dem Rohölmarkt nachzulassen. Aus diesem Grund scheint die Sorte Brent ihren Höchststand bei der Marke von 115 bis 120 Dollar pro Barrel erreicht zu haben. Gleichzeitig könnte die Geschichte auf der Produktseite der Gleichung nicht unterschiedlicher sein. Hier klaffen große Lücken in den Produktionskapazitäten, weil vor der Invasion so viele Raffinerieprodukte aus Russland kamen. Im Jahr 2021 stammten beispielsweise rund 40 % des europäischen Dieselmotorkraftstoffs aus Russland, und dieser Produktfluss ist nun entweder eingestellt oder hat sich erheblich verlangsamt. Es ist nicht einfach, die europäischen Raffineriekapazitäten zu erhöhen, um mehr Diesel zu produzieren (unter Verwendung von Produktionsanlagen, die in der Regel über 50 Jahre alt sind), und so hat sich eine völlig vorhersehbare Kluft zwischen Angebot und Nachfrage aufgetan. Im Moment ist Europa massiv auf Diesel aus Indien angewiesen, dessen Raffinerien ein Vermögen verdienen und die westlichen Sanktionen zum Gespött machen. Das liegt daran, dass sie stark verbilligtes Rohöl aus Russland kaufen und es dann zu rekordverdächtigen Raffineriepreisen an die europäischen Länder verkaufen, die genau dieses Produkt aus Russland mit Sanktionen belegen...

Im Vereinigten Königreich kommt noch das Problem des Wechselkurses hinzu, ein weiterer, wenig bekannter Faktor, der die Kraftstoffpreise in die falsche Richtung treibt. Im Januar war das britische Pfund 1,37 US-Dollar wert, und Diesel wurde damals zu einem Preis von etwa 750 Dollar pro Tonne gehandelt. Dividiert man 750 \$ durch 1,37, so erhält man den £-GBP-Preis für Diesel vom Januar (547 £ pro Tonne). Heute wird Diesel zu etwa dem doppelten Preis vom Januar gehandelt (1.450 \$), aber der Wechselkurs ist im gleichen Zeitraum auf 1,21 \$ pro Pfund gefallen. Wenn Sie dieselben Berechnungen anstellen (1.450 / 1,21), ergibt sich ein GBP-Preis für Diesel von 1.198 \$, der deutlich über der Verdoppelung des Preises liegt, die beim tatsächlichen Wert von Diesel selbst zu beobachten ist. Wenn Sie lieber in Pence pro Liter (ppl) rechnen, hat der Wertverlust des £ von 1,37 \$ auf 1,21 \$ den britischen Kraftstoffpreis um 11 ppl erhöht.

Angesichts des Drucks, unter dem die Verbraucher angesichts der Inflation stehen, ist es nicht verwunderlich, dass die britische Regierung nach Sündenböcken sucht und als ersten Schritt die Wettbewerbs- und Marktaufsichtsbehörde (Competition & Markets Authority - CMA) beauftragt hat, das Vorgehen der Tankstellenbetreiber zu untersuchen. Konkret soll untersucht werden, ob die im April vorgenommene Senkung des Verbrauchsteuersatzes um 5 ppm angewandt wurde. In Wirklichkeit geht es aber auch darum, die Anschuldigungen der Geschäftemacherei zu entkräften, die in den Mainstream-Medien und in den sozialen Medien allgegenwärtig sind.

Die Definition von Geschäftemacherei lautet "Zurückhalten von Produkten, um die Preise in die Höhe zu treiben", so dass es relativ einfach sein sollte, damit umzugehen. Die Benzineinzelhändler konzentrieren sich mehr darauf, woher ihre nächste Ladung kommt, und außerdem, warum sollte jemand Produkte zurückhalten, wenn die Sanktionen bereits das Gleiche tun?! Die Zollsenkung ist eine kompliziertere Situation. In der Vergangenheit wurden Änderungen des Steuersatzes immer ab Mitternacht am Tag der Haushaltsankündigung des Kanzlers vorgenommen, und das ist nicht geschehen. Andererseits schoss der Markt am Tag der Haushaltsankündigung selbst um 4ppl in die Höhe, und seither sind die Preise so stark gestiegen (siehe die oben genannten Faktoren), dass die Senkung im "weißen Rauschen" der aktuellen Marktsituation völlig untergegangen ist. Es ist verständlich, dass eine Regierung, die verzweifelt nach Möglichkeiten sucht, "die Kontrolle zurückzuerlangen", an dieser Art von Marktuntersuchung interessiert sein könnte, aber sie wird bald die unangenehme Wahrheit entdecken, dass niemand (zumindest im Vereinigten Königreich) die Kontrolle über diese besondere Achterbahnfahrt hat.