

Ölmarktbericht: Juli 2022

Der Kraftstoffmarkt setzte im Juli seine verrückte Reise in die totale Unberechenbarkeit fort, wobei die Preise zu Beginn des Monats innerhalb von zwei Tagen um über 10 Pence pro Liter fielen. Das bedeutete, dass die Preise am 8. Juli um ganze 20 Pence pro Liter niedriger waren als noch Mitte Juni. Da jedoch der Wert des Pfunds gegenüber dem Dollar weiter fiel und die OPEC keine nennenswerten Produktionssteigerungen vorschlug, wurden diese Verluste bald wieder ausgeglichen, und die Preise stiegen unweigerlich wieder an, so dass sie Industrie, Regierungen und Verbraucher weiterhin wie ein Schraubstock im Griff hatten.

Die meisten von uns brauchen jetzt eine anständige Pause, und wie könnte man die Urlaubssaison besser einläuten, als mit einer Analyse des Kraftstoffverbrauchs in Portland! Portland wird in diesem Sommer nicht nur einen, sondern gleich zwei Urlaube machen - zunächst nach Spanien und dann an die vertrauten Küsten "nördlich der Grenze". Ehrlich gesagt war ein Punkt erreicht, an dem die Entscheidung zwischen einer Woche im Mittelmeer und einem Camping-Mückenfest im Regen immer schwieriger wurde, so dass der Kompromiss Spanien und Schottland lautete.

Die Reise nach Spanien erfolgt mit einem Flug vom Flughafen Leeds-Bradford. Im Gegensatz zu den Londoner Flughäfen (Heathrow, Gatwick und Stansted) und dem Flughafen Manchester ist Leeds-Bradford nicht an das britische Ölpipelinesystem angeschlossen. Das bedeutet, dass der gesamte Treibstoff per Lkw angeliefert werden muss - in der Regel ein voll beladener Sattelschlepper mit rund 38.000 Litern Kerosin-Jet-Fuel (in der Branche als Avtur = Aviation Turbine Fuel oder "Jet A1" bekannt). Der überwiegende Teil des Kerosins für Leeds-Bradford kommt direkt aus den Raffinerien am Humber. Das Produkt wird dann im Tanklager des Flughafens gelagert (ein wertvoller Punkt in Ihrem Airport i-spy Buch), bevor es mit Hilfe von Tankwagen auf der Rollbahn in die Flugzeuge umgeladen wird. Meine Reise wird entweder mit einem Airbus 320 oder einer Boeing 737 erfolgen, die beide eine Treibstoffkapazität von etwa 27.000 Litern haben. Damit wird das Flugzeug nach Spanien gebracht, wo es vor dem Rückflug aufgetankt wird.

Bei unserer Ankunft werden wir einen Mietwagen abholen. Da wir an die hohen Kraftstoffpreise im Vereinigten Königreich gewöhnt sind, sollten wir nicht allzu sehr zusammenzucken, wenn wir an einer spanischen Tankstelle tanken wollen. Da die Benzinsteuern in Spanien bei 50 Eurocent pro Liter liegt, könnten wir uns sogar über den niedrigeren Preis freuen (im Vergleich zu 53 Pence pro Liter im Vereinigten Königreich, was 61 cpl entspricht). Noch besser wird es, wenn wir einen Dieselpkw mieten, denn für Diesel fallen sogar noch weniger Abgaben an (37 cpl gegenüber 61 cpl / 53 ppl im Vereinigten Königreich), was bedeutet, dass der Preis an der Zapfsäule wahrscheinlich im Bereich von 190 Cent pro Liter (~165 ppl) liegen wird. Als Nicht-Spanier können wir jedoch nicht von der kürzlich verordneten Senkung des Kraftstoffpreises um 20 cpl profitieren. Diese wurde von der spanischen Regierung im Frühjahr eingeführt, um die Krise der Lebenshaltungskosten zu bewältigen, die derzeit alle europäischen Volkswirtschaften trifft.

Nach Spanien geht es für ein paar Tage zurück an die Arbeit und dann nach Schottland, wieder mit dem Auto, aber diesmal mit unserem eigenen Dieselfahrzeug. Jetzt werden wir definitiv den Preis von 2 Pfund pro Liter Kraftstoff zu spüren bekommen, und an dieser Stelle sei erwähnt, dass Großbritannien das einzige Land in Europa ist, in dem die Dieselsteuer genauso hoch ist wie die Benzinsteuern. In allen anderen Ländern ist der Steuersatz für Dieseldieselkraftstoff niedriger (in dem Versuch, die lokale LKW-Industrie zu unterstützen) und liegt manchmal bis zu 30 Cent pro Liter (25ppl) unter dem von Benzin. Als interessante historische Anekdote sei erwähnt, dass diese wesentlich niedrigeren Steuersätze für Diesel einer der Hauptfaktoren für den lebhaften Anstieg des Verkaufs von Dieselfahrzeugen in Europa in den Jahren 2000 und 2010 waren.

Nun aber zurück zum Urlaub. Sobald wir den Fährhafen für unser Inseldestination erreicht haben, ist es an der Zeit, den Treibstoff für den Transport ein weiteres Mal zu wechseln. Kleine und mittelgroße Schiffe verwenden in der Regel Marine Gasoil, eine Art Diesel, ähnlich dem Kraftstoff für Autos, Lastwagen und Busse. Größere Schiffe und Fähren verwenden jedoch eine andere Art von Kraftstoff, das so genannte Schweröl. Dabei handelt es sich (wie der Name schon sagt) um eine viel schwerere Sorte, die "glibberig" aussieht und in ihren Eigenschaften dem Rohöl viel näher kommt als andere raffinierte Erdölprodukte. Das bedeutet natürlich, dass bei der Verbrennung von schwerem Heizöl wesentlich mehr Emissionen entstehen als bei leichteren Heizölsorten. Wenn Sie ein 5.000-Tonnen-Schiff mit über 100 Autos und Lastwagen bewegen, brauchen Sie eine effiziente Kraftübertragung. Hinzu kommt, dass Fähren dieser Größe auf Motoren mit mehr als 10.000 PS angewiesen sind, und diese Ungetüme brauchen Motoröle, Schmierstoffe und Fette, um einen reibungslosen Betrieb und eine lange Lebensdauer der Motoren zu gewährleisten. Zu den 15-20 Millionen Litern Heizöl, die eine große Hebridenfähre jährlich für den Antrieb verbraucht, kommen also noch einmal 300-400.000 Liter Schmiermittel pro Jahr hinzu. Die eigentliche Definition eines "schwer zu bekämpfenden" kohlenstoffintensiven Sektors...

Aber das ist ein Problem für einen anderen Tag. Jetzt ist es an der Zeit, sich mit Sonnencreme (auf Erdölbasis) einzucremen, ein paar (CO2-haltige) kalte Biere aufzumachen und zu entspannen. Denjenigen unter Ihnen, die das Glück haben, wegzukommen, wünschen wir einen absolut tollen Urlaub!