

Argus White Paper Diesel: Große Marktveränderungen erfordern neue Preisinstrumente



Die Dieselströme nach Europa werden sich spätestens ab Februar 2023 verändern, wenn die EU-Sanktionen gegen russische Kraftstoffe einsetzen. Europas größter Markt, Deutschland, wird angesichts seiner hohen Abhängigkeit von Russland besonders stark vom Diesel-Importverbot betroffen sein. Argus bietet jetzt drei Preisinstrumente an, die die nachhaltige Veränderung des nordwesteuropäischen Dieselmärktes reflektieren. Diese Preisnotierungen zeigen den tatsächlichen Diesel-Wert für deutsche Marktteilnehmer: Argus cif Hamburg, Argus cif ARA (restricted origin), LR2 cif ARA (restricted origin).

Verbot von russischen Dieselimporten – mögliche Szenarien für Deutschland und Nordwesteuropa Preise in Deutschland werden voraussichtlich stärker steigen als in ARA

Anders als Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (ARA) hat Deutschland kaum Tiefseehäfen. In den wichtigsten deutschen Importstandorten – Hamburg, Rostock und Bremen – können normalerweise nur Schiffe von bis zu 40.000 t oder weniger einlaufen. Dies sind zwar die regulären Schiffsgrößen für russisches oder schwedisches Produkt. Doch Schiffe aus Saudi-Arabien oder Indien nach Russland – die wichtigsten Herkunftsländer für europäischen Diesel – transportieren normalerweise 60.000 – 100.000 t.

Deutsche Versorger werden deshalb ab Februar entweder mehr Dieselnachfragen aus ARA über den Rhein importieren oder steigende Importkosten auf dem Cargo-Markt in Kauf nehmen, da das Produkt erst von Überseetankern auf kleinere Schiffe

umgeladen werden muss. Der Preisunterschied zwischen ARA und Deutschland dürfte ab 2023 nicht mehr bloß, wie in der Vergangenheit, eine Differenz der Frachtkosten von den russischen Ostseehäfen zu den einzelnen Destinationen sein. In Zukunft ist wegen höherer Logistikkosten und unterschiedlicher Import-Strategien der Unternehmen ein steigender Preiszuschlag in Deutschland auf ARA zu erwarten – 2022 wurde cif Hamburg stets mit einem Abschlag zum Dieselpreis in ARA gehandelt.

Wie wird Argus die deutsche Preis-Besonderheit reflektieren?

Cif Hamburg: Berücksichtigt ausschließlich deutsche Cargo Import-Standorte, unter anderem Bremen, Rostock, Wilhelmshaven und Hamburg. So wird die deutsche Angebots- und Nachfragedynamik reflektiert und das Risiko verringert, dass sich die internationalen Preise vom Inland entkoppeln.

Nicht-russischer Diesel deckt die europäische Nachfrage – Transportwege ändern sich

Russland exportiert rund 500.000 bl Diesel am Tag, wovon der Großteil in der Vergangenheit nach Europa gelangte, vor allem nach Frankreich, Großbritannien und Deutschland. Wenn das europäische Importverbot für russisches Produkt in Kraft tritt, könnte Russland den Diesel verstärkt nach Asien exportieren. Dieselimporteure in Deutschland und Europa werden dann wahrscheinlich komplett auf Produktströme aus den USA, dem mittleren Osten und China angewiesen

sein. Wenn Raffineriebetreiber in diesen Ländern mit hohem Durchsatz produzieren und den Dieselertrag maximieren würden, wäre das theoretisch ausreichend, um Europas Nachfrage ohne Importe aus Russland zu decken. Doch werden höhere Mengen aus diesen Regionen für Europa und somit auch für Deutschland nur dann verfügbar sein, wenn europäische Käufer in der Lage sind, Importeure aus Übersee zu überbieten.

Der Wettbewerb um nicht-russischen Diesel könnte jedoch sinken, sollte gleichzeitig mit den Sanktionen gegen russischen Diesel auch ein Preisdeckel am 5. Februar 2023 in Kraft treten, wie von den G7-Staaten angekündigt. Wenn die G7 die Höhe der Preisobergrenze überlegt wählen, dann werden Drittländer einen Anreiz haben, günstigen russischen Diesel zu kaufen, sodass mehr nicht-russisches Mitteldestillat für die EU zur Verfügung steht. Zwar würden die Dieselpreise trotzdem steigen, da die Frachtraten für Transporte aus Übersee nach Europa höher sind als aus Russland. Doch würde weniger Konkurrenz um nicht-russischen Diesel einen übermäßigen Preisanstieg verhindern. Länder, die sich an den Preisdeckel halten, sollen nach G7-Plänen ihre Schiffe auch weiterhin bei den dominanten Anbietern in der EU und in Großbritannien versichern dürfen, ohne dass sie von der EU oder den USA sanktioniert werden.

Anders als russisches Produkt wird nicht-russischer Diesel mit hoher Wahrscheinlichkeit künftig mit Schiffen, die bis zu 100.000 t laden können, von großen Produzenten aus Saudi-Arabien oder China nach Europa transportiert werden. Doch nicht alle Käufer benötigen derart große Mengen. Zudem können diese vollbeladenen LR2-Schiffe in zahlreichen Häfen wie Gent oder Amsterdam nicht entladen werden, da der Tiefgang dort begrenzt ist. Für Deutschland dürften also 30.000 – 40.000 t Cargos weiterhin relevant bleiben, während Marktteilnehmer in ARA Preisnotierungen benötigen, die eine größere Bandbreite an Cargo-Größen reflektieren.

Wie erfasst Argus diese Mengen?

LR2 cif ARA (restricted origin): Reflektiert 90-100kt Tanker +/- 10 % Varianz. Die Preisnotierung zeigt den Preis für Volumen, die vorher nicht in Preiserhebungen berücksichtigt wurden und schafft somit vor allem Mehrwert für große Lieferanten.

Cif ARA (restricted origin): Berücksichtigt Cargos einer Größe von 30-60kt und erhöht so die Liquidität der Notierung, indem ein größerer Anteil gehandelter Volumen reflektiert wird.

Preisspirale nach oben: Alle konkurrieren um nicht-russische Mengen

Sollte ein Preisreiz für russischen Diesel ausbleiben, kommt es zum Wettbewerb um nicht-russischen Diesel, den die meistbietenden Länder gewinnen. Dies könnte der Fall sein, wenn die G7 aus Angst vor einer Gegenreaktion Russlands entscheiden sollten, die Preisobergrenze auszusetzen. Russische Politiker haben wiederholt betont, dass das Land kein Öl zu einem gedeckelten Preis verkaufen will.

Außerdem könnte sich der Preisdeckel als uneffektiv erweisen. Die „richtige“ Höhe einer fixen Preisobergrenze festzusetzen, dürfte schon deshalb herausfordernd sein, weil russische Ölprodukte oftmals mit wechselnden Differenzen zu Preis-Benchmarks gehandelt werden. Wenn der Preisdeckel zu niedrig angesetzt wird, könnte Russland seine Ölproduktion verringern, was zu einer deutlichen Produktverknappung führen würde. Zu hoch angesetzt, verfehlt der Deckel sein Ziel, die russischen Einnahmen zu verringern und könnte zusätzlich den Wettbewerb für nicht-russisches Öl erhöhen.

In beiden Fällen wären viel höhere Preise die Folge, was wiederum die Spot-Liquidität in Europa verringern würde, wenn Händler wieder verstärkt auf ihre Termengrenzen setzen statt Cargos auf Spot zu kaufen.

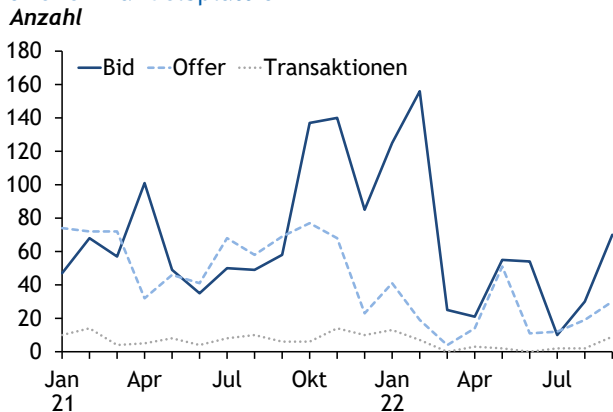
Wie sichert Argus Liquidität in Zeiten von Marktverwerfungen?

Argus Methodik: Berücksichtigt nicht nur Preisindikationen auf öffentlichen Handelsplattformen, sondern auch Marktinformationen, die im Verlauf des Handelstages gesammelt werden. So können auch Transaktionen, Bids und Offers einfließen, die over the counter, also nicht öffentlich getätigt werden.

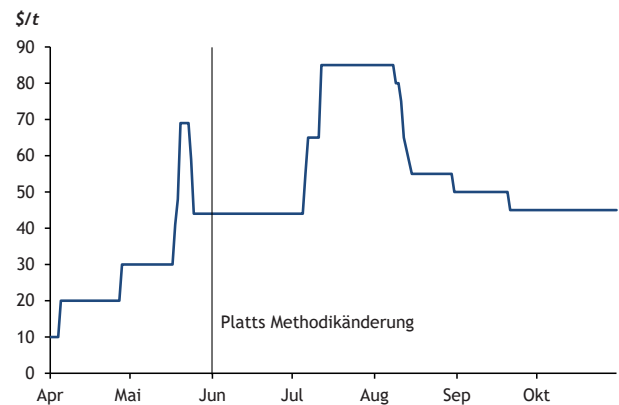
In unsicheren Zeiten die Marktrealität spiegeln

Welchen Einfluss Marktverwerfungen auf die Liquidität von Preisnotierungen haben können, wurde insbesondere nach der russischen Invasion in die Ukraine deutlich. Die Zahl der Dieseltransaktionen für Nordwesteuropa auf der offenen Handelsplattform fiel von acht im Monatsdurchschnitt 2021 auf rund zwei seit März. Öffentlicher Handel für Diesel mit russischer Herkunft fand seit Mai nicht mehr statt, da Marktteilnehmer aus Angst um ihre Reputation darauf verzichten. Das widerspricht der physischen Realität in Deutschland: Dieselströme von Russland nach Deutschland erreichten im August das höchste Niveau seit mehr als zwei Jahren. Insgesamt macht russischer Diesel laut Vortexa seit Kriegsbeginn 80 % aller Dieselmengen aus, die nach Norddeutschland importiert wurden – etwas mehr als im Vorjahr.

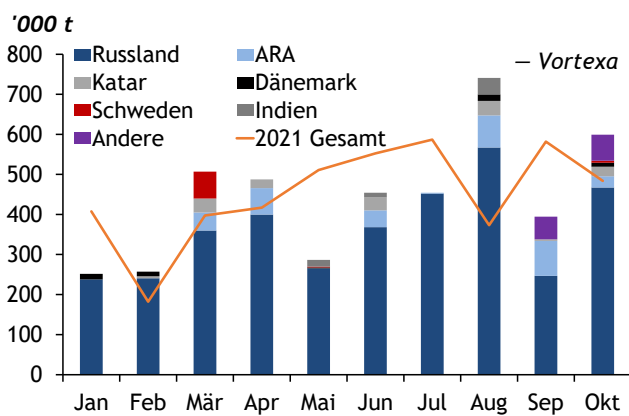
Preisindikationen für Diesel Cargos in NWE auf der offenen Handelsplattform



Diesel cif ARA: restricted zu open origin



Dieselimporte über den Seeweg nach Deutschland



Wie reagiert Argus auf Marktveränderungen?

Argus Methodik: Um die Liquidität bei der Preiserhebung zu sichern, entwickelt Argus seine Methodik in enger Abstimmung mit allen Marktteilnehmern, einschließlich deutschen mittelständischen Unternehmen

Kommunikation ist wichtig: Argus informiert alle Marktteilnehmer über Veränderungen in der Methodik, rechtzeitig vor der Umsetzung.

Entgegen der physischen Realität in Deutschland änderte Platts seine Diesel Methodik am 1. Juni von einer offenen zu einer eingeschränkten Produktherkunft, womit russische Mengen aus der Preiserhebung — neun Monate vor Beginn der EU Sanktionen — ausgeschlossen wurden. Insbesondere in Deutschland spiegelte die Notierung damit nicht mehr die Wirklichkeit von Importeuren wider. Für viele Unternehmen stiegen durch die Veränderung der Preisbasis von einem Tag auf den anderen die Kosten bereits verhandelter Termnmengen um den Aufschlag von nicht-russischem Diesel zu russischem Produkt.

Argus reagiert schnell und mit der nötigen Sorgfalt auf Marktveränderungen, ohne dabei die physische Marktrealität aus dem Blick zu verlieren. Die Argus Preisnotierungen sind für verschiedene Marktteilnehmer und ihre unterschiedlichen Strategien ausgelegt.

Die Argus cif ARA und cif Hamburg Dieselpreise sind über Argus European Products oder Argus O.M.R. Fuels erhältlich. Wenn Sie weitere Informationen zu den Notierungen erhalten oder sich mit uns über die Argus cif Diesel Preise austauschen wollen, dann kontaktieren Sie uns unter germanfuels@argusmedia.com oder: +49 48 22 378 22-0.

For more information:

 contact@argusmedia.com

 +44 20 7780 4200

 www.argusmedia.com

 @argusmedia