

Knauf, Katrin; Wolf, André

**Article**

## Trends bei den Erdölimporten

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Knauf, Katrin; Wolf, André (2019) : Trends bei den Erdölimporten, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Springer, Heidelberg, Vol. 99, Iss. 9, pp. 664-666, <https://doi.org/10.1007/s10273-019-2509-6>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/206523>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

Katrin Knauf, André Wolf

# Trends bei den Erdölimporten

Zur Illustration der längerfristigen Entwicklung untersuchen wir Umfang und geografische Struktur der Erdölimporte für China, die USA und die EU als den weltweit wichtigsten Wirtschaftsräumen im Zehn-Jahres-Vergleich für 2007 und 2017. Dies erscheint aus mehreren Gründen sinnvoll. Zum einen ist kein verzerrender Einfluss durch die globale Finanzkrise zu erwarten. Zum anderen erscheint 2017 auch aus geopolitischer Sicht als gutes Referenzjahr, da im Zusammenhang mit dem Amtsantritt der Trump-Administration eine zeitgleiche und nachhaltige Wende in der US-Außen-, Energie- und Handelspolitik einsetzte, die sich auch in den Daten zum Ölhandel niederschlagen sollte.

## Längerfristige Entwicklung

Abbildung 1 stellt für die betrachteten Regionen zunächst die Erdölimporte insgesamt dar.<sup>1</sup> Demnach haben die USA und die EU 2017 ihre Importe im Vergleich zu 2007 leicht reduziert, während China seine Erdölimporte weit mehr als verdoppelt hat. Im Jahr 2017 hat das Land den Zahlen von UN Comtrade zufolge nur etwas weniger importiert als die USA.<sup>2</sup> In Relation zu den weltweiten Ölimporten betrachtet konnte China damit seinen Anteil etwa verdreifachen. Veränderungen zeigen sich aber nicht nur im Anteil der Wirtschaftsräume an den globalen Erdölim-

porten, sondern auch in der Struktur ihrer Handelspartner. Dazu werden basierend auf den UN Comtrade Daten jeweils die zehn wichtigsten Erdöllieferanten 2007 und 2017 gegenübergestellt.

## Europäische Union

Relativ stabil stellt sich die Situation aus Sicht der EU dar (vgl. Tabelle 1). Auch 2017 war Russland, wie schon 2007, der mit Abstand wichtigste Lieferant, gefolgt von Norwegen. Die räumliche Nähe, im Zusammenhang mit der existierenden Pipeline-Infrastruktur, ist hier ein offensichtlicher Faktor. Dahinter haben sich die Anteile jedoch etwas verschoben. Die aus dem Irak in die EU importierte Menge hat sich im Zeitpunktvergleich mehr als verdoppelt. Auch Nigeria und Kasachstan haben als Lieferanten sowohl absolut als auch relativ stark an Bedeutung gewonnen. Importe aus dem mittlerweile vom Bürgerkrieg gezeichneten Libyen haben sich demgegenüber nahezu halbiert. Auch der Iran hat, in allerdings deutlich geringfügigerem Maße, Marktanteile in Europa eingebüßt.

## USA

Ein Zeitpunktvergleich der Öllieferungen in die USA zeigt vor allem eine wachsende Konzentration (vgl. Tabelle 1). 2017 kamen über 40 % des in die USA importierten Erdöls aus Kanada, eine Dominanz die 2007 noch nicht zu beobachten war. Am stärksten zurückgegangen sind die US-Importe aus Nigeria. Auch im Hinblick auf Lieferanten innerhalb der Region zeigen sich merkliche Verschiebungen. Venezuela und Mexiko gehörten zwar auch 2017 noch zu den Top 5 der Öllieferanten in die USA, beide Länder haben aber deutlich Anteile verloren. Die Einfuhr von Erdöl aus Kolumbien und Brasilien ist parallel gestiegen, wenngleich diese Länder auch 2017 nicht zu den Top 10 aufschließen konnten.

## China

In China wiederum ging die starke Zunahme der Ölimporte auch mit besonders großen Anpassungen in der Lieferantenstruktur einher (vgl. Tabelle 1). Russland hat seinen Erdöllexport nach China im Zehn-Jahres-Vergleich mehr als verdreifacht und war 2017 noch vor Saudi-Arabien der wichtigste Lieferant. Stark gestiegen sind auch die Einfuhren aus dem Irak nach China. Der Iran hat auf dem chinesischen Markt zwar an Anteilen eingebüßt, war 2017 aber immerhin noch fünftwichtigster Lieferant. Auch Sau-

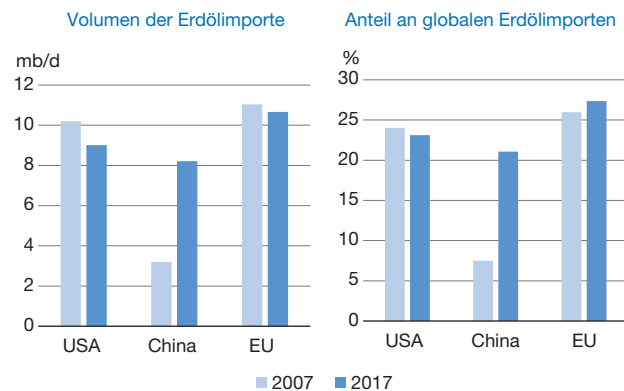
1 Als Datenquellen für die geografische Struktur des Ölhandels nutzen wir hier und im Folgenden die produktspezifischen Daten der UN Comtrade Database, wobei wir Öl über den HS Code 270900 abgrenzen. Die hier in kg angegebenen Jahreswerte wurden von uns in Barrel pro Tag (b/d) umgerechnet. Aufgrund von Unterschieden in Produktdefinition und Erhebungsmethodik kann es hier gegebenenfalls zu Abweichungen in der Aggregation kommen.

2 UN Comtrade: UN Comtrade Database, United Nations, 2019, <https://comtrade.un.org/> (5.9.2019).

**Katrin Knauf**, Dipl.-Volkswirtin, ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Hamburgischen WeltWirtschaftsinstitut (HWWI).

**Dr. André Wolf** leitet den Forschungsbereich „Energie, Klima, Umwelt“ am Hamburgischen WeltWirtschaftsinstitut (HWWI).

Abbildung 1  
Regionale Struktur der Erdölimporte



mb/d = Millionen Barrel pro Tag.

Quelle: UN Comtrade: UN Comtrade Database, United Nations, 2019, <https://comtrade.un.org/> (5.9.2019); eigene Berechnungen.

di-Arabien und Angola haben Anteile verloren, konnten ihren Absatz absolut aber deutlich ausweiten. Insgesamt fielen die chinesischen Ölimporte 2017 in ihrer Herkunft geografisch deutlich diverser aus als die Lieferungen in die USA und EU.

### Jüngste Veränderungen der Erdölimportmengen

Die weltweite Erdölnachfrage (Rohöl und Derivate) stieg im ersten Quartal 2019 um 1,1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Hauptverantwortlich für diese Nachfragesteigerung sind China, Indien und die USA. Aufgrund von US-amerikanischen Sanktionen gegenüber Venezuela fielen die US-amerikanischen Importe aus Venezuela von durchschnittlich 0,5 mb/d (Millionen Barrel pro Tag) im Jahr 2018 auf einen Wert von null im Februar 2019. Dabei nahmen China und Indien Teile dieser ursprünglichen US-amerikanischen Importmengen ab.<sup>3</sup>

Die USA importierte in den ersten sieben Monaten 2019 11 % weniger Erdöl als im selben Zeitraum des Jahres 2018, d.h. während 2018 durchschnittlich 7,9 mb/d von den USA importiert wurden, waren es bis zum Juli 2019 im Monat durchschnittlich 7,1 mb/d. Dagegen stiegen die Importmengen Chinas. Im Juni 2019 importierte China durchschnittlich 9,7 mb/d Erdöl. Verglichen mit dem Vorjahr entspricht dies einer Steigerung von 15 %.

<sup>3</sup> World Bank: Commodity Markets Outlook, April 2019, S. 20 f., World Bank, <http://worldbank.org/Commodities> (15.7.2019). In dieser Quelle bezieht sich die Abgrenzung auf OECD-Europa, insofern weicht sie von den in den Comtrade-Daten aufgeführten „EU-28“ ab

Tabelle 1  
Erdölimporte nach Exportpartnern

2007				2017			
Land	Absolut (b/d)	Anteil (%)		Land	Absolut (b/d)	Anteil (%)	
EU28							
1 Russland	3 539 244	32		1 Russland	3 252 606	31	
2 Norwegen	1 673 674	15		2 Norwegen	1 314 737	12	
3 Libyen	1 086 417	10		3 Irak	802 511	8	
4 Saudi-Arabien	730 417	7		4 Kasachstan	781 256	7	
5 Iran	682 634	6		5 Nigeria	663 094	6	
6 Kasachstan	525 160	5		6 Saudi-Arabien	618 600	6	
7 Irak	359 412	3		7 Libyen	552 843	5	
8 Aserbaidschan	342 216	3		8 Iran	539 744	5	
9 Algerien	310 844	3		9 Aserbaidschan	477 956	4	
10 Nigeria	307 887	3		10 Algerien	337 451	3	
USA							
1 Kanada	1 767 637	17		1 Kanada	3 769 929	42	
2 Venezuela	1 383 933	14		2 Saudi-Arabien	1 090 390	12	
3 Saudi-Arabien	1 381 783	14		3 Venezuela	706 858	8	
4 Mexiko	1 358 277	13		4 Irak	694 583	8	
5 Nigeria	1 117 660	11		5 Mexiko	678 829	8	
6 Algerien	547 591	5		6 Kolumbien	408 844	5	
7 Angola	489 692	5		7 Nigeria	358 029	4	
8 Irak	459 265	5		8 Ecuador	241 998	3	
9 Ecuador	191 627	2		9 Brasilien	224 248	2	
10 Kuwait	165 171	2		10 Kuwait	176 057	2	
China							
1 Saudi-Arabien	515 336	16		1 Russland	1 165 131	14	
2 Angola	489 168	15		2 Saudi-Arabien	1 021 126	12	
3 Iran	401 894	13		3 Angola	986 615	12	
4 Russland	284 272	9		4 Irak	720 455	9	
5 Oman	267 666	8		5 Iran	609 626	7	
6 Sudan <sup>1</sup>	201 631	6		6 Oman	606 789	7	
7 Kasachstan	117 377	4		7 Brasilien	451 865	6	
8 Rep. Kongo	93 961	3		8 Venezuela	425 859	5	
9 Venezuela	80 533	3		9 Kuwait	357 015	4	
10 VAE	71 452	2		10 VAE	198 780	2	

b/d = Barrel pro Tag; VAE = Vereinigte Arabische Emirate.

<sup>1</sup> 2007: einschließlich Südsudan.

Quelle: UN Comtrade: UN Comtrade Database, United Nations, 2019, <https://comtrade.un.org/> (5.9.2019); eigene Berechnungen.

Dabei verdrängt Saudi-Arabien Russland als Hauptlieferant Chinas. China importierte im Juni einen Anteil von 19,5 % (1,9 mb/d) aus Saudi-Arabien, 18 % aus Russland und 11 % Angola und aus dem Irak 9 %. Europa importierte dagegen in den ersten vier Monaten dieses Jahres im Durchschnitt 2,2 mb/d Erdöl. Dies impliziert einen Anstieg um 2 % im Vergleich zum Vorjahr.<sup>4</sup>

Die Situation in der Straße von Hormus ist gegenwärtig ein bedeutender Unsicherheitsfaktor. Im Sommer 2019 blockierte der Iran als Reaktion auf die US-amerikanischen Sanktionen diesen wichtigen Seehandelsweg.<sup>5</sup> Die Straße von Hormus gilt als einer der weltweit wichtigsten Öltransitengpässe (Chokepoints)<sup>6</sup>. Dieser Seehandelsweg verläuft zwischen Oman und Iran. Er verbindet den Persischen Golf mit dem Golf von Oman und dem Arabischen Meer. 2018 betrug der durchschnittliche tägliche Transport von Rohöl, Kondensaten und Erdölprodukten durch diese Straße 21 Mio. Barrel pro Tag. Dies entspricht 21 % der weltweiten Nachfrage pro Tag. Dieser Konflikt beeinträchtigt den weltweiten Handel mit Erdöl, da 2018 ein Drittel des gesamten globalen Erdölhandels zur See durch die Straße von Hormus erfolgte. Hält der aktuelle Konflikt weiter an oder eskaliert gar, dann werden sich daraus langfristige Verschiebungen in den globalen Handelsrouten und von Handelspartnern und importierten Mengen an Erdöl ergeben. Nur Saudi-Arabien und die Vereinigten Arabischen Emirate verfügen über ein System von Pipelines, die Erdöl außerhalb des Persischen Golfs befördern können, d. h. ohne die Straße von Hormus zu nutzen.

Vor allem für den asiatischen Raum ist dieser Seeweg eine wichtige Transportroute und stellt wesentliche Erdölimporte für diese Länder sicher: China, Indien, Japan und Südkorea nutzen diesen Seeweg für ihre Importe. Gemäß den Schätzungen der Internationalen Energieagentur IEA betrug der Anteil des Erdöltransports durch die Straße von Hormus für den asiatischen Markt 76 %.<sup>7</sup> China, Indien, Japan, Südkorea und Singapur waren die größten

Importeure. Im Jahr 2018 importierten die USA über die Straße von Hormus rund 1,4 Mio. Barrel Erdöl pro Tag aus den Ländern des Persischen Golfs, was rund 18 % des gesamten US-amerikanischen Verbrauchs von Erdöl und 7 % des gesamten US-amerikanischen Verbrauchs an Mineralöflüssigkeiten entspricht. Eine Eskalation des gegenwärtigen Konflikts würde die genannten Importe substanziell behindern. China würde in diesem Fall die Handelsbeziehungen zu Russland weiter ausbauen und russisches Erdöl importieren.

Auch die Entwicklungen in Venezuela gilt es weiter abzuwarten. Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten und die derzeit geltenden US-amerikanischen Sanktionen bieten anderen Exporteuren die Möglichkeit, vergleichbare Mengen zu liefern. Russland nutzte die Gelegenheit, seine Lieferungen in die USA von einem relativ bescheidenen Niveau auf rund 150 000 Barrel pro Tag zu steigern, da sich die Exporte Venezuelas in die USA nach der Verhängung der Sanktionen verringerten. Im Frühjahr 2019 lieferte Venezuela 400 000 Barrel pro Tag nach China und Indien.<sup>8</sup>

Politisch bedingte Unsicherheit dominiert somit den kurzfristigen Ausblick. Langfristige Prognosen zur Trendentwicklung der globalen Erdölimporte sind naturgemäß schwierig, ganz besonders vor dem Hintergrund der gegenwärtigen weltpolitischen Konfliktlage. Auf Basis der existierenden Langfristprognosen zum Wirtschaftswachstum sind nachfrageseitig immerhin gewisse geografische Verschiebungen wahrscheinlich: Aktuelle Prognosen der Internationalen Energieagentur erwarten bis 2040 einen deutlichen Anstieg des Anteils der (gegenwärtigen) Schwellenländer in Asien an den globalen Importen, der Anteil Nordamerikas und Europas sollte dagegen sinken.<sup>9</sup> Die Gründe für diese Entwicklungen sind dabei durchaus länderspezifisch. Während für Indien vor allem die erwartete Zunahme der Bevölkerungszahl als Treiber für den Anstieg betrachtet wird, sollte er in China in erster Linie wirtschaftlich bedingt sein, d. h. sich auch in höheren Pro-Kopf-Importen niederschlagen. Die Entwicklung des Volumens an gehandeltem Öl insgesamt wird neben der Handelspolitik nicht zuletzt auch maßgeblich durch zukünftige Veränderungen in der Wirtschaftsstruktur geprägt werden.

4 OPEC: Monthly Oil Market Report, 16.8.2019, Organization of the Petroleum Exporting Countries, <http://OPEC.org> (19.8.2019).

5 U.S. Energy Information Administration: The Strait of Hormuz is the world's most important oil transit chokepoint, 2019, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=39932> (30.7.2019).

6 Chokepoints sind enge Kanäle entlang weit verbreiteter globaler Seewege, die für die globale Energiesicherheit von entscheidender Bedeutung sind. Die Unfähigkeit des Erdöls, einen wichtigen Chokepoint auch nur vorübergehend zu passieren, kann zu erheblichen Lieferverzögerungen und höheren Versandkosten führen. Diese können wiederum höhere Erdölpreise nach sich ziehen. Obwohl die meisten Chokepoints durch andere Transportrouten umgangen werden können, welche die Transitzeit erheblich verlängern, gibt es für einige Chokepoints keine Alternativen. Es gibt nur begrenzte Möglichkeiten, die Straße von Hormus zu umgehen.

7 International Energy Agency: Oil 2019 – Analysis and Forecasts to 2024, <https://www.iea.org/oil2019/> (5.9.2019).

8 International Energy Agency: Oil Market Report: Supply cushion insures against losses, 2019, <https://www.iea.org/newsroom/news/2019/march/oil-market-report-supply-cushion-insures-against-losses.html> (30.7.2019).

9 International Energy Agency: Energy Security in Asean +6, 2019, [www.iea.org/publications/reports/energysecurityinASEAN6/](http://www.iea.org/publications/reports/energysecurityinASEAN6/) (5.9.2019).