

Puls, Thomas

**Research Report**

## Russlands Bedeutung als Kraftstofflieferant

IW-Kurzbericht, No. 21/2022

**Provided in Cooperation with:**

German Economic Institute (IW), Cologne

*Suggested Citation:* Puls, Thomas (2022) : Russlands Bedeutung als Kraftstofflieferant, IW-Kurzbericht, No. 21/2022, Institut der deutschen Wirtschaft (IW), Köln

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/251614>

**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.*

# Russlands Bedeutung als Kraftstofflieferant

Thomas Puls, 09.03.2022

**Russland liefert neben Erdgas und Rohöl auch große Mengen Dieselkraftstoff nach Europa. Diese Importe entsprechen fast 11 Prozent des Dieserverbrauchs im Straßenverkehr der EU27. Aber die nationalen Unterschiede sind groß. In einigen Ländern beträgt der Anteil russischen Diesels weit über 20 Prozent.**

Seit dem russischen Einmarsch in die Ukraine sind die Energiemärkte in Aufruhr. Der Preis für ein Fass Nordseeöl erhöhte sich seit Kriegsbeginn um etwa 40 Dollar. Auch die Gaspreise werden von dem Konflikt in die Höhe getrieben. Im Falle Deutschlands stammen 55 Prozent des Erdgases, 45 Prozent der Steinkohle und 34 Prozent des Rohöls aus Russland (Fischer/Küper, 2022). Doch Russland liefert nicht nur Energierohstoffe in die Europäische Union, sondern auch große Mengen an verarbeiteten Mineralölprodukten. Eine prominente Rolle spielt Russland insbesondere bei der Versorgung mit Dieselkraftstoff.

### Europa importiert viel Dieselkraftstoff

In Europa fahren neben der Masse der Nutzfahrzeuge auch viele Pkw mit Diesel. Daher wird im Vergleich zu anderen großen Wirtschaftsräumen sehr viel Diesel nachgefragt, aber relativ wenig Benzin. Darauf sind die europäischen Raffinerien eingestellt. Ihre Produktion ist auf Dieselkraftstoff hin optimiert. Dennoch ist es technisch nicht möglich, die Produktionsrelationen von Diesel und Benzin frei zu wählen. Daher hatte Europa in der Vergangenheit oft einen Benzinüberschuss, welcher zu meist in die USA exportiert wurde, hatte demgegenüber

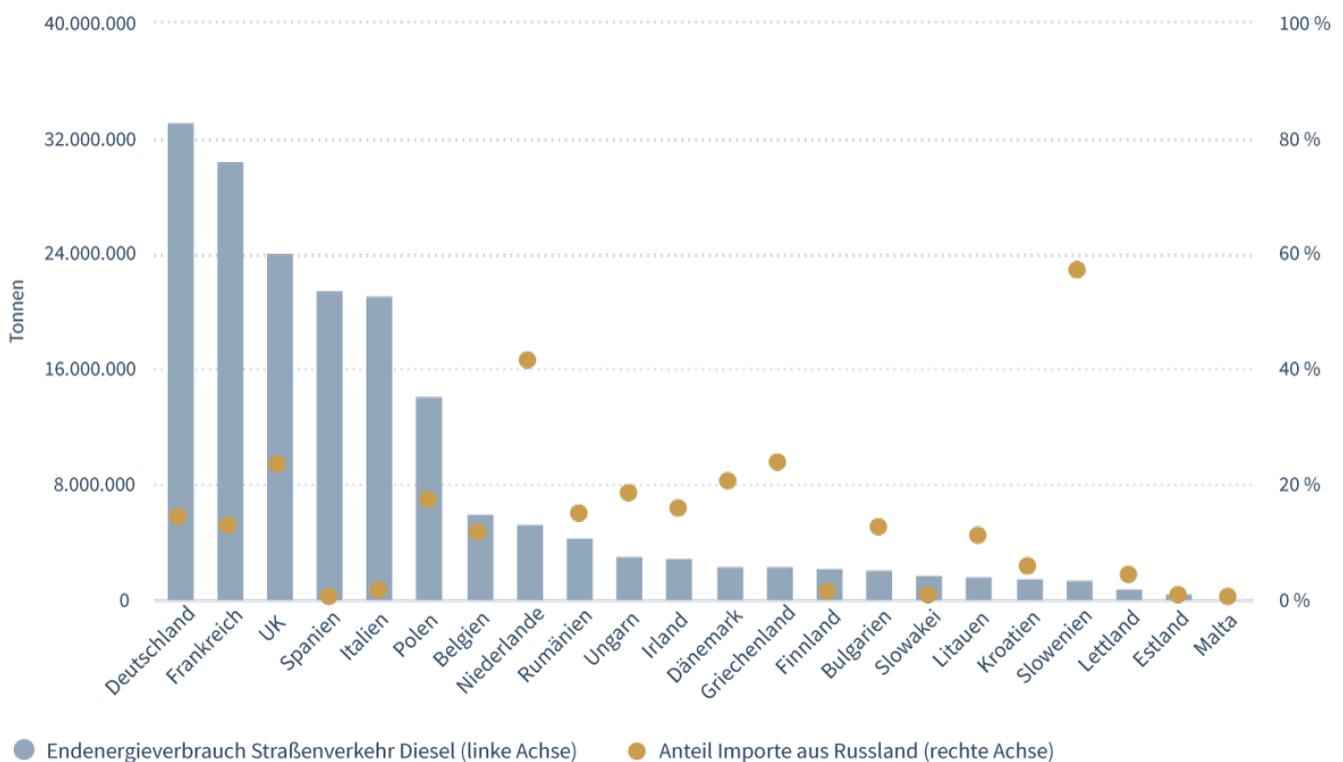
aber eine Diesellücke aufgewiesen und diese wurde von Russland gefüllt, das eines der wenigen Länder mit einer Überproduktion an Diesel ist.

### Russland ist einer der Hauptlieferanten

Im Jahr 2019 wurden nach Angaben von Eurostat (Eurostat, 2022a) insgesamt 18,8 Millionen Tonnen Dieselkraftstoff aus Russland in die EU27 importiert. Weitere 5,7 Millionen Tonnen wurden vom Vereinigten Königreich eingeführt. Das UK war damit der größte Einzelimporteure russischen Diesels in Europa. Auf Platz zwei folgte Deutschland mit einer Importmenge von 4,8 Millionen Tonnen. Damit stammten im UK fast 43 Prozent des insgesamt importierten Diesels aus Russland. In Deutschland betrug der russische Anteil an den Dieselimporten fast 33 Prozent. Den höchsten Anteil russischer Lieferungen an den Gesamtimporten findet man in Rumänien, wo der Anteil bei über 72 Prozent lag. Auch in Ungarn, Polen und Griechenland kam mehr als die Hälfte der Dieselimporte aus Russland. Zu beachten ist aber, dass die Relation zur gesamten Importmenge noch nichts über die reale Bedeutung russischer Importe aussagt, da sie vom Importbedarf abstrahiert. In den Jahren 2020 und 2021 lagen die Importmengen aus Russland, bedingt durch die geringere Nachfrage, spürbar unter den Werten von 2019, dennoch bleibt Russland einer der wichtigsten Lieferanten für diesen Treibstoff.

# Russischer Diesel in der Europäischen Union

Dieselenergieverbrauch im Straßenverkehr in Tonnen Diesel und dessen Relation zu den Importen aus Russland in Prozent



Quellen: Eurostat 2022a; Eurostat 2022b, eigene Berechnungen

## Hoher Dieserverbrauch im Straßenverkehr

Die Dieselimporte sind vor allem in Relation zum Verbrauch im europäischen Straßenverkehr zu sehen. Zwar verbrauchen auch Lokomotiven, Binnenschiffe, Generatoren und Baumaschinen Diesel, die Masse wird aber im Straßenverkehr genutzt.

Eurostat (Eurostat, 2022b) weist für die EU-27 im Jahr 2019 einen Dieselenergieverbrauch aus, welcher bei gängigen Umrechnungsfaktoren 178 Millionen Tonnen Dieselmotor entspricht. Mit etwas über 33 Millionen Tonnen wird Deutschland dabei der größte Verbrauch zugeschrieben, allerdings nur mit einem geringen Vorsprung vor Frankreich mit 30,4 Millionen Tonnen. Der relativ hohe Verbrauch in Frankreich ist darauf zurückzuführen, dass Frankreich bereits lange vor Deutschland auf den Dieselmotor im Pkw-Bereich gesetzt hat und somit auch einen höheren Anteil von Dieselfahrzeugen in der Gesamtflotte hat.

Setzt man nun die Dieselimporte aus Russland (Eurostat, 2022a) in Relation zu dem Endenergieverbrauch im Straßenverkehr, so ergibt sich das obenstehende Bild.

Über die EU-27 gerechnet beträgt der Anteil russischer Importe gut 10,5 Prozent. Den höchsten Wert weist die Statistik für Slowenien aus, wo die russischen Importe äquivalent zu etwas mehr als 57 Prozent des Dieserverbrauchs im Straßenverkehr sind. Deutschland liegt mit etwa 14,6 Prozent eher im Mittelfeld. Sehr gering ist der Anteil auf der iberischen Halbinsel und im Baltikum.

Sehr hoch ist die Quote hingegen im Vereinigten Königreich mit fast 24 Prozent und in den Niederlanden mit 41,5 Prozent. Im Fall der Niederlande ist aber von einem verzerrenden „Rotterdam-Effekt“ auszugehen, da die Handelsstatistik auf dem Versenderlandprinzip beruht. Tatsächlich importieren die Niederlande mehr Diesel, als sie verbrauchen. Es spricht also viel dafür, dass ein relevanter Anteil der knapp 2,2 Millionen Tonnen Diesel, welche aus Russland in die Niederlande geliefert wurden, von dort weiterverteilt wurden.

## Literatur

Eurostat Database (Comext), 2022a, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/newxtweb/> [3.3.2022]

Eurostat Database, 2022b, Endenergieverbrauch im Straßenverkehr nach Kraftstoffart, Datenbankcode [TEN00127\_\_custom\_2197058] [3.3.2022]

Fischer, Andreas / Küper, Malte, 2022, Die Bedeutung russischer Gaslieferungen für die deutsche Energieversorgung, [https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user\\_upload/Studien/Gutachten/PDF/2022/IW-Gutachten\\_Die\\_Bedeutung\\_russischer\\_Gaslieferungen.pdf](https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Gutachten/PDF/2022/IW-Gutachten_Die_Bedeutung_russischer_Gaslieferungen.pdf) [3.3.2022]