

ERDÖL TRIFFT WIRTSCHAFT

DIE AUSWIRKUNGEN DES RAPIDE STEIGENDEN ÖLPREISES SIND BEREITS DEUTLICH SICHTBAR. DIES GILT VOR ALLEM FÜR DIE ZENTRALEN WIRTSCHAFTSBRANCHEN DES MOBILITÄTSSEKTORS.

Der Ölpreis ist seit seinem Rekordhoch von über 140 \$ pro Faß Öl auf unter 120 \$ gesunken. Manche bemühen schnell wieder die Spekulationsblase, die jetzt endlich platze und hoffen auf einen weiteren Rückgang. Die Dresdner Bank sagt einen weiteren Rückgang auf unter 100 \$ voraus. Auch der derzeitige OPEC Sprecher vermutet, dass der Ölpreis noch deutlich fallen werde. Also Rückkehr zum „Business as usual“? Wieder mal Entwarnung und die Aufregung um „Peak Oil“ eine weitere Panikmache? Auch die zurückgehende Arbeitslosenquote in Deutschland suggeriert, dass die Wirtschaft überraschend gut mit dem hohen Ölpreis zurechtkomme.

Doch tatsächlich ist der Umstrukturierungsprozess bereits in vollem Gange. Die hohe Inflationsrate von über 3 % in Deutschland und dem gesamten Euroraum mag da nur ein Indikator sein. De Facto hat eine Umverteilung begonnen, die man an der jüngsten Entwicklung der drei Branchen Mineralölwirtschaft, Autofirmen und Fluggesellschaften beispielhaft festmachen kann. Während Mineralölkonzerne von Rekordgewinn zu Rekordgewinn eilen, kämpfen Autofirmen und Fluggesellschaften bereits ums Überleben. Und eigentlich stehen wir erst am Anfang dieser Umstrukturierung.

Der rasante Preisanstieg der letzten 12 Monate ist sehr gut mit einer inelastischen Nachfrage erklärbar. Da der

Verbrauch nicht reagieren wollte, stieg der Preis eben so weit, bis die Nachfrage einbrach, wie man z.B. an dem starken Rückgang der Autoverkaufszahlen der letzten zwei Monate ausmachen kann. Damit ist auch nachvollziehbar, dass der Preis auf den Rückgang der Nachfrage wiederum so heftig reagiert – diesmal eben nach unten. Dessen ungeachtet ging die Förderung z.B. der größten westlichen Ölfirmen mit 6 % p.a. beschleunigt zurück.

Mineralölkonzerne: Steigende Gewinne bei fallender Förderung

Es überrascht wenig, dass die Mineralölfirmen mit hohen Ölpreisen gut zurechtkommen. Vermutlich werden die drei größten westlichen Ölfirmen ExxonMobil, BP und Shell heuer einen gemeinsamen Gewinn von erstmals über 100 Mrd. Euro erzielen. Im Jahr 2007 lag der Gewinn dieser Firmen bereits doppelt so hoch wie im Jahr 2003. Dabei wird oft übersehen, dass deren gemeinsame Förderung bereits im Jahr 2004 mit 7,36 Mb/Tag das Fördermaximum erreicht hatte. Bis Mitte 2008 ist deren Förderung um mehr als 10 Prozent gefallen. Weniger Erdölumsatz benötigt natürlich weniger Personal. So ist auch die Zahl der Mitarbeiter innerhalb von vier Jahren um 10 % auf etwa 272.000 bis Ende 2007 gefallen. Damit lässt sich leicht errechnen, dass im Durchschnitt jeder Mitarbeiter

im Jahr 2007 einen Gewinn – nicht Umsatz – von etwa 340.000 Euro erzielte. Ein respektables Ergebnis, das alle anderen Branchen bei weitem in den Schatten stellt. Dabei tragen diese drei Konzerne nur etwa 7 Prozent zur weltweiten Ölförderung bei.

Autofirmen: Steigende Verluste bei fallenden Verkaufszahlen

Führt man dieselbe Rechnung am Beispiel der großen Autofirmen durch, so erkennt man sehr schnell, wer zu den Verlierern in diesem Umstrukturierungsprozess zählt. Das ist zwar nicht sonderlich überraschend, aber selten mit entsprechenden Zahlen hinterlegt worden.

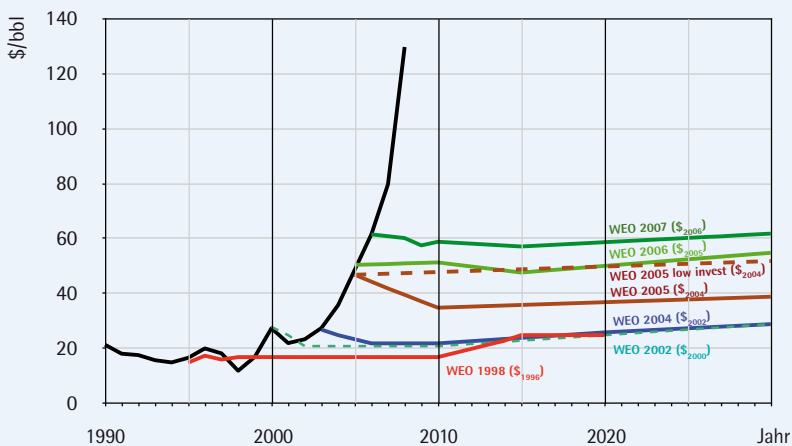
Betrug der gemeinsame Gewinn bei General Motors, Ford und Toyota unter Einbeziehung der Tochterfirmen im Jahr 2003 noch 12 Milliarden \$, so mussten dieselben Firmen vier Jahre später bereits einen Verlust von 25 Milliarden \$ ausweisen. Allein im zweiten Quartal 2008 erzielte GM einen Rekordverlust von über 15 Milliarden \$ bei einem Umsatz von 38 Milliarden \$. Auch wenn die hohen Verluste zum Teil durch Abfindungszahlungen an Mitarbeiter oder die Übernahme vergangener Verluste von Tochterfirmen des Finanz- und Leasingbereiches kommen, so spricht der Trend eine deutliche Sprache. Kein Unternehmen hält derartige Verluste über eine längere Periode aus. Interessant ist aber auch, dass

Mineralkonzerne – Gewinn, Ölförderung und Mitarbeiter

	2003	2004	2005	2006	2007	I/2008	II/2008
Gewinn (Mrd \$)	46,3	60,9	83,8	86,9	92,8	25,3	26,4
– ExxonMobil	21,5	25,3	36,1	39,5	40,6	10,9	11,7
– BP	12,5	17,1	22,3	22	20,8	6,6	6,9
– Shell	13,3	18,5	25,3	25,4	31,3	7,8	7,9
Ölförderung (Mb/Tag)	7,024	7,358	7,179	7,186	6,93	6,76	6,58
– ExxonMobil	2,515	2,572	2,523	2,681	2,617	2,47	2,39
– BP	2,121	2,531	2,562	2,478	2,414	2,45	2,41
– Shell	2,388	2,256	2,094	2,030	1,900	1,84	1,78
Mitarbeiter (1000)	311	302	289	287	272		
– ExxonMobil	88,3	85,9	83,7	82,1	80,8		
– BP	103,7	102,9	96,2	97	87,6		
– Shell	119	113	109	108	104		

Quelle: Quartalsberichte der Firmen / Analyse: LBSI

Gewünschte und reale Ölpreisentwicklung



Die reale Ölpreisentwicklung (schwarz) will sich nicht an die optimistischen Prognosen (farbig) des World Energy Outlooks (WEO) halten. Eine Weltwirtschaft, die von derart falschen Zukunftsprognosen ausgeht, ist auf einen rapiden Preisanstieg nicht vorbereitet.

Quelle: ASPO Deutschland

diese Verluste nicht alle Unternehmen gleichermaßen treffen. So kann z. B. Toyota durch eine geschickte Firmen- und Modellpolitik durchaus von diesem Umstrukturierungsprozess profitieren: Der Gewinn stieg von 8,3 Mrd. \$ im Jahr 2003 auf über 15 Mrd. \$ im Jahr 2007. Nicht zuletzt hat die frühzeitige und offensive Vermarktung von Hybridfahrzeugen zu diesem Ergebnis beigetragen, die dem gesamten Konzern bei vielen Käufern ein positives Image bescherte.

Die großen Verlierer GM und Ford haben auch einen deutlichen Einbruch in den Verkaufszahlen. So ging der Absatz von GM Fahrzeugen in Nordamerika seit 2003 um fast 20 Prozent zurück. Vermutlich werden dort 2008 weniger als 4 Mio. Fahrzeuge verkauft werden. Auch hier zeigt sich das positive Image von

Toyota in der um über 30 % gestiegenen Verkaufszahl der Fahrzeuge. Seit 2003 wurden in den drei betrachteten Firmen 70.000 Mitarbeiter entlassen – dies entspricht etwa 10 %. Auch hier stimmt sich Toyota gegen den Trend mit einem Ausbau der Mitarbeiter von 40 %. Vergleicht man die Gewinnzahlen des Jahres 2003, so wurden damals pro Mitarbeiter etwa 13.000 \$ Gewinn erwirtschaftet. Selbst bei Toyota sind es in den besten Jahren 50.000 \$ pro Mitarbeiter. Welch ein Unterschied zu den mehr als 500.000 \$ bei ExxonMobil!

Diese Liste könnte man noch fortsetzen. Es bleibt zu erwähnen, dass die Unternehmen GM und Ford – nicht zuletzt aufgrund ihrer Modellpolitik – bisher besonders hart von der strukturellen Krise betroffen wurden. Auch andere Un-

ternehmen als Toyota wie z.B. Daimler stehen bisher noch in der Gewinnzone. Aber die Beispiele zeigen, wie anfällig die gesamte Branche ist, sobald sich die Bedürfnisse der Käufer ändern. So blieb auch Toyota nicht verschont. Im Juni und Juli dieses Jahres fielen auch dort die Verkaufszahlen um 11 % bzw. 19 % gegenüber den Vergleichsmonaten des Vorjahres. Die Schließung seines amerikanischen Werkes zur Produktion des Geländewagens „Tundra“ bereits 9 Monate nach dessen Eröffnung dürfte einen Rekord der ganzen Branche darstellen und war sicherlich mit großen Verlusten verbunden. Aber im Unterschied zu GM ist der Konzern eben breiter aufgestellt und kann – bisher zumindest – solche Verluste noch verkraften.

Airlines: Turbulenzen durch hohe Kerosinpreise und schwindende Passagierzahlen

Die dritte Branche dieser Gegenüberstellung sind die großen Fluglinien, die ebenso wie die Autofirmen direkt vom Kundenverhalten abhängen. Doch hier haben die Turbulenzen durch die Konkurrenz der „Billigflieger“ bereits viel früher eingesetzt. Zudem ist das Umfeld mindestens seit 2001 als schwierig einzustufen. So gab es bereits in den Vorjahren viele Übernahmen und Anpassungsprozesse. Allerdings schlagen durch den extremen Konkurrenzkampf die steigenden Kerosinpreise besonders hart zu Buche. Gab United Airlines 2002 noch weniger als 2 Mrd. \$ für Kerosin aus, so waren es allein im 2. Quartal 2008 bereits 3,4 Mrd. \$. Bei Delta Airlines betragen die Kerosinkosten im 2. Quartal sogar 3,9 Mrd. \$, ein Jahr zuvor waren es noch 2,7 Mrd. \$. Der Billigflieger RyanAir muß einen Gewinneinbruch um 85 Prozent melden. Die Folgen der gestiegenen Kerosinpreise sind deutlich und erfordern

Autofirmen – Gewinn, Verkaufszahlen und Mitarbeiter							
	2003	2004	2005	2006	2007	I/2008	II/2008
Gewinn (Mrd \$)	12,3	17,6	3	-0,6	-25,8	-0,2	-20,8
– GM	3,53	2,7	-10,4	-1,98	-38,7	-3,25	-15,5
– Ford	0,5	3,5	2	-12,6	-2,7	0,1	-8,67
– Toyota	8,3	11,4	11,4	13,8	15,6	3,0	3,4
Verkaufszahlen (1000)	21.454	23.155	23.686	23.946	24.453	6.115	6.034
– GM	8.246	9.098	9.051	8.888	9.094	2.253	2.287
– (GM-NA)	(5.461)	(5.220)	(4.856)	(4.807)	(4.516)	(947)	(964)
– Ford	6.720	6.798	6.818	6.597	6.553	1.531	1.561
– Toyota	6.488	7.255	7.815	8.461	8.806	2.331	2.186
Mitarbeiter (1000)	886	913	901	849	811	826	816
– GM	326	324	335	280	266	266	263
– Ford	327	325	300	283	246	244	229
– Toyota	233	264	266	286	299	316	324

Quelle: Quartalsberichte der Firmen/ Analyse IBSI

Die Umrechnung der Gewinnzahlen von Toyota von Yen in Dollar erfolgte näherungsweise anhand der Quartalsdurchschnittskursverhältnisse. Die Mitarbeiter bei Toyota jeweils zum 31. März des Jahres

schnelle Anpassungsmaßnahmen: Ende Mai strich Korean Air komplette Flugverbindungen aus dem Flugplan. Etwa zeitgleich verkündete American Airlines die Stilllegung der ersten 75 Flugzeuge, eine Erhöhung der Gepäckgebühren und die Streichung von Mitarbeiterstellen. United Airlines nahm bis Anfang Juni 130 Flugzeuge aus dem Flugplan und kündigte das Ende seiner Billigmarke an. Insgesamt dürften in den USA bisher fast 400 Flugzeuge aus den aktuellen Flugplänen genommen worden sein. Laut der International Air Transport Association (IATA) sind in diesem Jahr bereits 24 Airlines komplett am Boden geblieben. Fast alle Airlines kündigen ein Ausdünnen der Flugpläne an. British Airways verzeichnete den höchsten Gewinnrückgang seit Bestehen. Für die gesamte Branche werden von der IATA für dieses Jahr Verluste von 6 Mrd. \$ erwartet. Vermutlich dürften diese jedoch deutlich höher ausfallen.

Eine der wenigen westlichen Fluglinien, die bisher recht gut durch die Turbulenzen kommt, scheint die deutsche Lufthansa zu sein. Entgegen dem allgemeinen Trend der Entlassungen hat sie seit 2003 das Personal um mehr als 20 % aufgestockt. Das Passagieraufkommen ist gemäß der aktuellen Zahlen auf ein Rekordniveau gestiegen. Was auch immer im Detail die Gründe für diese unterschiedlichen Entwicklungen sind, zumindest zeigt dies, dass einige Unternehmen in dieser Phase durchaus von der Schwäche der Konkurrenten profitieren und die Folgen etwas hinauszögern können.

Weitere Konsequenzen und Anpassungsprozesse

Die Anpassungsprozesse greifen viel weiter als nur auf diese direkt abhängigen Branchen. Zunächst denken Firmen wieder ernsthaft darüber nach, dass man mit langsam fliegenden Propellerflugzeugen eigentlich Kerosin sparen könnte.

Besonders in der Schifffahrt fällt auf, dass langsame Schiffe viel weniger Treibstoff verbrauchen als schnelle Schiffe. Eine erste Sofortmaßnahme auf die zunehmende Verknappung von Schiffsdiesel ist das Stilllegen Treibstoff schluckender Schnellfähren. Handelsschiffe lernen den doppelten Vorteil der langsamen Fahrt: Die Einsparung von Treibstoff wird begleitet von steigenden Frachtraten, da langsame Schiffe weniger oft verfügbar sind und somit zu einer Verknappung von Transportkapazität führen.

Auch wenn die Treibstoffkosten nur gering sind im Verhältnis zu den beförderten Produktkosten und oft als vernachlässigbar angesehen werden, so setzt auch hier ein Umdenken ein. Die Transportkosten bei Stahl sind durchaus relevant. Erste Auswirkung ist die Reduktion chinesischer Stahlexporte in die USA und die vermehrte Stahlproduktion innerhalb der USA.

Darüber hinaus spüren Speditionen und Fischer die steigenden Treibstoffkosten besonders deutlich. Deren Proteste in Europa und anderswo haben deutlich gemacht, wie sehr unsere komplexen Gesellschaften von billigem Transport abhängig sind: Man erinnere sich der Lebensmittelengpässe in Spaniens Supermärkten oder kurze Zeit später in Queensland (Australien), als die Spediteure wegen der hohen Spritpreise dort streikten. Ende Juli kamen erste Meldungen, dass in Nepal die Nahrungsversorgung wegen der hohen Treibstoffkosten gefährdet ist.

Unbequeme Wahrheiten

Als populäre Maßnahme wird in den Industrieländern gerne auf eine Senkung der Energiesteuern hingewiesen. Doch würde diese den Mittelabfluss und die Umverteilung in die Ölförderbranche nochmals beschleunigen. So kann man auch beobachten, dass gerade in den Staaten, in denen der heimische Ölver-

brauch subventioniert wird, diese Subventionen zunehmend den Staatshaushalt belasten: Von Indonesien über die Philippinen bis Pakistan wird die Senkung dieser Subventionen und Öffnung hin zu Marktpreisen vorangetrieben.

In Nordrhein-Westfalen wurde 2006 eine Enquete-Kommission zur Untersuchung der Auswirkungen hoher Ölpreise auf die Wirtschaft eingerichtet. Auch wenn deren Ergebnisse sehr unterschiedlich und vorsichtig zu bewerten sind, so ergab sich doch manches wichtige Teilergebnis. Insbesondere eine Untersuchung der Osnabrücker Gesellschaft für wirtschaftliche Strukturforchung konnte zeigen, dass unter hohen Ölpreisen vermutlich der Kultur-, Bildungs- und Sozialbereich besonders leiden dürfte. Da diese Gruppen über geringe wirtschaftliche Macht und geringes Lobbying verfügen, wird dort wohl als erstes gespart werden. Auch das kann man bereits an sozial engagierten Einrichtungen in den USA studieren. Deren Spendenaufkommen hat bereits deutlich nachgelassen.

Eine Studie im Auftrag der UNEP untersuchte die Entwicklung der Investitionen in Erneuerbare Energietechnologien in den vergangenen Jahren. Einen Wermutstropfen auf die sehr positive Entwicklung setzte ein Einbruch der Investitionen im ersten Quartal 2008. Wie auch immer dieser zu bewerten ist, so mag er als Hinweis dienen, dass auch deren Entwicklung in einer Rezessionsphase betroffen sein wird. Allerdings ist zu hoffen, dass man sich schneller wieder auf die Notwendigkeit dieser Investitionen besinnen wird.

ZUM AUTOR:

► Werner Zittel ist Vorstandsmitglied der ASPO Deutschland e.V

www.aspo-deutschland.org

Fluglinien – Gewinn, Verkaufszahlen und Mitarbeiter									
	2003	2004	2005	2006	2007	I/2008	II/2008		
Gewinn (Mrd \$)									
– American Airlines	-1,277	-0,751	-0,857	0,231	0,504	-0,328	-1,448		
– United Airlines	-2,808	-1,721	-21,176	22,876	na	na	-3,266		
– Lufthansa	0,036	0,383	0,577	0,845	1,378	0,188	0,517		
Mitarbeiter (1000)									
– Lufthansa	93.246	90.673	90.811	93.541	105.261	106.307	108.073		
Passagieraufkommen	2007					2008			
	Jan./Febr.	Mrz./Apr.	Mai/Jun.	Jul./Aug.	Sep./Okt.	Nov./Dez.	Jan./Febr.	Mrz./Apr.	Mai/Jun.
– Lufthansa (Mrd. Personen-km)	16,5	19,2	20,9	21,8	21,0	18,1	18,5	20,6	22,7
– American Airlines (Mrd. Personen-Meilen)	20,6	23,5	24,1	25,4	22,4	22,4	20,9	22,4	23,6

Quelle: Firmenberichte / Analyse: LBST