

Oosterse krachten

De scherpe correctie van de internationale olieprijs in de eerste week van mei maakte vooralsnog een eind aan een periode van twee maanden van forse prijsstijgingen. Van februari tot mei van dit jaar steeg de prijs van Brent van 97 dollar per vat naar iets meer dan 125 dollar.



Door
Coby van der
Linde

De prijs van Amerikaanse olie bleef daar aanzienlijk op achter door lokale marktomstandigheden, maar steeg desalniettemin ook tot rond de 115 dollar per vat. Door de Arabische Lente en de schade als gevolg van de aardbeving en tsunami in Japan werden de recente prijsstijgingen gemakkelijk toegeschreven aan korte termijn effecten. Wat echter onderbelicht bleef was de onderliggende spanning tussen de groei van de vraag en het aanbod van olie.

Vraag

Sinds het najaar van 2010 was de olieprijs aan een opmars begonnen, brekend met de relatieve rust van de informele OPEC-stabilisatieprijs van tussen de 70-80 dollar in het jaar na de financiële crisis. De economie van de OESO-landen, voorheen het trekpaard van de wereld-economie, is nog steeds zwakjes. Veel minder aandacht ging uit naar het forse herstel van de vraag

naar olie in de opkomende markten en de prijsopdrijvende effecten daarvan. In 2010 was de totale vraag naar olie in de wereld al gestegen boven de pre-crisis piek van 2007, namelijk 87,9 miljoen vaten per dag. In 2007 was de vraag nog 86,6 miljoen vaten per dag en daalde in de crisis tot 86,1 en 85 miljoen vaten per dag in 2008 en 2009. In een jaar tijd steeg de vraag dus met bijna 3 miljoen vaten per dag, hetgeen de buffercapaciteit in de wereld weer aardig deed dalen. China was verantwoordelijk voor een flink deel van deze stijging (ongeveer 1,8 miljoen vaten per dag). De Chinese vraag naar olie is gedurende de crisisperiode steeds gestegen, weliswaar even met minder grote cijfers, maar toch. In 2007 was de Chinese vraag 7,6 miljoen vaten per dag en steeg slechts licht in 2008. In 2009 en 2010 steeg de Chinese vraag naar respectievelijk 8,4 en 9,4 miljoen vaten per dag en de verwachting is dat in 2011 de 10 miljoen vaten per dag zal worden bereikt. De hele non-OESO-landengroep, inclusief China, zag de vraag tussen 2007 en 2010 met 4,5 miljoen vaten per dag stijgen tot 41,8 miljoen vaten per dag. De vraagontwikkeling in de OESO-landen is een heel ander verhaal. In 2007 piekte die vraag met 49,6 miljoen vaten per dag, daalde tot 47,6 en 45,5 miljoen vaten per dag in 2008 en 2009 en herstelde licht in 2010 (tot 46,1 miljoen vaten per dag). Deze galerij aan vaten per dag laat duidelijk zien dat de verschuiving van de olievraag naar Azië onverminderd doorgaat, met als gevolg dat het economische herstel in de VS en

Europa steeds meer moet plaatsvinden in een omgeving van relatief hoge olieprijsen.

Mobiliteit

Naast de stijgende olievraag in Azië wordt ook de vraag naar energie in de olieproducerende landen een steeds belangrijker thema. Met de politieke en sociaaleconomische onrust nog steeds op de voorpagina's in het Midden-Oosten en Noord-Afrika zal het moeilijk zijn om de subsidies op oliegebruik uit te faseren. Wat het effect van het aanjagen van de binnenlandse vraag doet met de exportcapaciteit is nog ongewis. Zolang de productie kon meestijgen met de binnenlandse vraag was er niet zo heel veel aan de hand, maar als investeringen in exportcapaciteit steeds meer moeten concurreren met andere uitgaven ten behoeve van de sociaaleconomische rust, kan de balans lelijk omslaan. Ook in Azië spelen subsidies een belangrijke rol in de groei van de binnenlandse vraag. Hoewel al in 2008 internationaal werd gesproken over het afbouwen van vraagsubsidies is de sociale ruimte voor deze onpopulaire maatregel er in veel landen niet groter op geworden. De olieprijsen van de afgelopen maanden zal menig overheidsfunctionaris hebben doen fronsen hoe de kosten van dit verworven recht in te tomen. Immers de hogere internationale olieprijsen vergen een aanzienlijke bijdrage uit de staatskas om de nieuwe auto-eigenaren mobiel te houden door relatief lage prijzen aan de pomp. In veel opkomende landen is het toenemen van het eigen autogebruik een teken

van welvaart en sociale mobiliteit, net als dit veel eerder in de VS en Europa het geval was. Veel landen hebben nog een behoorlijk eind te klimmen op de mobiliteitsladder waardoor de vraag naar olieproducten zal blijven stijgen. Afhankelijk van de omvang van de staatskas, bepalen de regeringen van deze opkomende landen in feite hoe ver de vraag naar olie zal kunnen stijgen. De vraag rijst dus of de snel toenemende mobiliteit in niet-OESO-landen, mede gevoed door de subsidies, leidt tot fors hoge olieprijsen in de OESO-landen. Linksom of rechtsom zullen de politieke leiders in de OESO-landen een antwoord moeten vinden op het probleem hoe economisch te herstellen met het vooruitzicht van relatief hoge olieprijsen, te meer daar ze de belastingen en heffingen op olieproducten nodig hebben voor hun begrotingen.

Olie en politiek

Het is niet voor niks dat president Obama grote druk uitoefent op Saoedi-Arabië en Brazilië om hun olieproductie versneld toe te laten nemen en de eigen olie-industrie minder belastingvoordelen wil geven. Met de presidentsverkiezingen in Amerika nog maar iets meer dan een jaar in het verschiet, kan de olieprijs een belangrijk verkiezingsthema worden. Oosterse krachten kunnen de westerse machten behoorlijk parten spelen.

Coby van der Linde is hoofd van het *Clingendael International Energy Programme*, hoogleraar Geopolitiek en Energiemanagement aan de Rijksuniversiteit Groningen en lid van de *Energieraad*. ■