



Alfred Oehlers **Hinter der Benzinpreiserhöhung**

In den letzten Wochen ist es wegen der Erhöhung von Benzin- und Fahrpreiserhöhungen zu Demonstrationen in Burma gekommen, in deren Verlauf eine größere Zahl von Studenten festgenommen wurden (siehe [Burma-Nachrichten 12/2007](#)). Der folgende Artikel von Alfred Oehlers, der am 22.8. in "[Irrawaddy](#)" erschien, geht der Frage nach, was hinter diesen Preiserhöhungen in einem Land steckt, das reich an Öl- und Gasvorkommen ist. Er weist auf die strukturellen Probleme einer auf Dieseltreibstoff basierenden Ökonomie hin und diskutiert die Frage, warum die Militärjunta gerade jetzt zu diesem Schritt gegriffen hat. Der Autor ist Sicherheitsexperte, der in Hawaii arbeitet. Die Übersetzung besorgte Jessica Füllbeck.

Wenn Sie weiter regelmäßig über die Entwicklungen in Burma informiert werden wollen, können Sie den kostenlosen [e-mail-Newsletter "Burma-Nachrichten"](#) des Asienhauses abonnieren. Über diesen Link finden Sie auch das Archiv der bisher erschienenen Burma-Nachrichten.

Hinter der Benzinpreiserhöhung

Die Erhöhung der Benzinpreise letzte Woche hat in Burma Reaktionen des Schocks, Verwunderung und nicht zuletzt Verzweiflung heraufbeschworen. Viele stellen sich nun die Frage, wie es dazu kommen konnte.

Wie kann ein Land mit so immensen Gas- und Ölvorkommen unfähig sein, seine eigenen Bürger ausreichend zu versorgen? Wie kann eine Regierung die Preise derart erhöhen, besonders wenn sie selbst das Gas verkauft, und dabei einen so unglaublichen Profit erwirtschaftet?

Bis jetzt haben Analysten verschiedene Erklärungen dazu abgegeben. Einige sind der Auffassung, größtenteils sei die ökonomische Miswirtschaft Schuld daran, andere vermuten eine sich ausweitende Krise an den internationalen Finanzmärkten und der eigenen Haushaltskasse hinter den Vorgängen.

Andere Stimmen warnen davor, die politischen Machenschaften des Militärregimes zu unterschätzen. Die Preiserhöhungen, die weite Bürgerproteste auslösten, könnten dem regierenden Staatsrat für Frieden und Entwicklung (State Peace and Development Council -SPDC) als Vorwand dienen, erneut politische Razzien durchzuführen, welche den Prozess der Nationalversammlung verzögern oder den anstehenden Besuch des UNO-Sondergesandten Ibrahim Gambari verschieben könnten.

Strukturelle Probleme des Öl- und Gassektors

Dies alles entspricht vielleicht der Wahrheit. Aber um die Spannungen hinter der Benzinpreiserhöhung gänzlich zu verstehen, ist es notwendig, die strukturellen Merkmale der burmesischen Wirtschaft und insbesondere des Öl- und Gassektors tiefergehend zu betrachten.

Beginnend kann man festhalten, dass Burma zweifelsohne eine auf Dieseltreibstoff basierende Wirtschaft unterhält. Dies wird leicht am Beispiel der Busse, Züge und Lastwagen sichtbar, die durch das ganze Land rumpeln. Sichtbar wird es auch am Beispiel der auffälligen Kraftwerke, die manchmal sogar Strom produzieren. Aber am auffälligsten wird es bei den allgegenwärtigen tragbaren Generatoren, die in jeder Wohnung, Fabrik oder jedem Geschäft stehen, welche sich einen leisten können.

Lange Zeit wurde der Dieselpreis durch Subventionen künstlich niedrig gehalten. Als die Nachfrage parallel zur Wirtschaftsexpansion kontinuierlich stieg, musste die Höhe der

Subventionen ebenfalls erhöht werden, und wurde zu einer immer größeren Belastung für den Regierungshaushalt.

Um die Versorgung mit Dieselkraftstoff zu gewährleisten, bemühte sich das Regime in den letzten Jahren, die heimische Ölindustrie zu einer höheren Fördermenge von Rohöl zu bewegen. Dies war nicht von großem Erfolg gekrönt, da die Ergiebigkeit der Bohrungen im Küstenvorland abnimmt (das sog. „peak oil“ Phänomen), und es wenn überhaupt nur wenige Bohrungen vor der Küste gibt.

Jedenfalls, so meinen verschiedene Quellen, selbst wenn ein höheres Volumen an Rohöl aus eigenen Quellen bereitgestellt werden könnte, hätte sich an anderer Stelle ein Engpass gebildet, nämlich bei den Raffinerie-Kapazitäten Burmas. Die überalterten Anlagen sind nicht in der Lage, den Bedarf an raffiniertem Rohöl zu decken. Darüber hinaus ist es nicht möglich, Rohöl mit einem anderen Schwefelgehalt zu verarbeiten. Das macht es unmöglich, durch Importe die heimische Versorgung zu erhöhen.

Die einzige Möglichkeit ist also der Import von Dieselkraftstoff. Und dies wird normalerweise zu den Preisen des Spotmarkts gekauft, eine kostspielige Lösung. Doch Moment: Sicherlich reichen die Erlöse aus den Gasverkäufen aus, um die Mehrausgaben zu decken?

Erlöse aus Gasverkäufen nicht ausreichend

Es stimmt, dass die Gasverkäufe für Einkünfte sorgen und helfen, die Kosten für die Dieselimporte zu decken. Aber es ist fraglich, ob sie ausreichen, die steigenden Kosten weiterhin aufzufangen.

Zum einen wurden die meisten Verträge vor etlicher Zeit geschlossen und rechnen mit einem weitaus niedrigeren Preis, als heute auf dem Weltmarkt zu erzielen ist. Und diese Preise können die Spotpreise des Dieselmärkts nicht kompensieren.

Zweitens werden nicht immer Einkünfte bei diesen Verkäufen erzielt. Beispielsweise deuten einige Quellen darauf hin, dass bei einem Geschäft mit Petronas auch der SPDC involviert war, und seinen Anteil an der Gasproduktion gegen Diesel von der malaysischen Firma zu vorab festgelegten Bedingungen tauschte, ohne das Geld geflossen ist.

Drittens sollte man nicht vergessen, dass die Erlöse aus den Gasverkäufen vermindert werden durch die Ausgaben für veredelte Gasprodukte und das Budget für Dieseleinkäufe einschränken. Es ist pure Ironie, dass Burma das unveredelte Erdgas an seine Nachbarstaaten verkauft, mangels der für die Veredlung notwendigen Kapazitäten, und es dann zu einem wesentlich höheren Preis re-importieren muss.

Dieselsubventionierung stößt an Grenzen

Was wir gerade erleben ist das Zusammentreffen dieser Strukturen und Umstände, die es unmöglich machen, die Subventionierung auf diesem Niveau weiterhin aufrecht zu erhalten. Die steigenden Importe von Diesel, Benzin und Gas zu den stetig höheren Preisen können nicht von den Gaseinnahmen bezahlt werden. Und der ohnehin geschwächte Staatshaushalt, ausgelaugt von Großprojekten wie der Verlagerung der Hauptstadt, kann diese Mehrbelastung nicht kompensieren. Die einzige Lösung ist, die Subventionen zu kürzen und die Kraftstoffpreise zu erhöhen.

Während diese Hintergründe vielleicht helfen, etwas Licht ins Dunkel der Preiserhöhung zu bringen, bleiben einige provozierende Fragen offen. Eine betrifft den Zeitpunkt der

Erhöhung. Die Schwierigkeiten bestehen bereits seit geraumer Zeit, warum also jetzt die Erhöhung? Eine andere Sache ist das Ausmaß der Erhöhung: Warum gleich so viel?

Warum jetzt? Eine Antwort - Privatisierung der Kraftstoffverteilung

Wiederum könnte man hierzu die verschiedensten Überlegungen anstellen. Einige Quellen vermuten, es gäbe zumindest ein Kalkül.

Das Militärregime in Burma denkt seit einiger Zeit über die Privatisierung des Kraftstoffverteilungsnetzes nach. Unter diesen Bedingungen würden die Verkaufsstellen für Gas und Benzin an ein privates Unternehmen verkauft werden. Diese Unternehmen würde Gas und Erdölprodukte en gros vom Staat kaufen und es mit Profit weiterverkaufen. Es ging das Gerücht, die Schlüsselfiguren hinter dieser Privatisierung sei – wie nicht anders zu erwarten – Tayzar, der Tycoon und sein Htoo Group-Firmenverbund.

Aber es gab ein Problem bei diesem Entwurf: Die Marge zwischen den Großmarktpreisen, die an die Regierung gezahlt würden, und dem Verkaufspreis war einfach zu gering. Tatsächlich wurden mit den subventionierten Preisen die großen Gewinne auf dem Schwarzmarkt und nicht an den Tankstellen gemacht. Um dieses Geschäft also für ein Unternehmen wirtschaftlich zu machen, wäre eine Preiserhöhung unumgänglich. Das hätte auch noch den positiven Nebeneffekt, dass der Schwarzmarkt verschwände und dem Unternehmen einen Monopolstatus verschaffen würde – und damit verbunden riesige Gewinne.

Wie viel hiervon ist wahr? Wir werden es wahrscheinlich nie erfahren. Aber im Augenblick werden durch diese Preiserhöhung kritische politische Entwicklungen ausgelöst. Langfristig betrachtet ergeben sich auch kritische Fragen zur Ausfallsicherheit des burmesischen Energiesektors. Solange nicht ernsthafte Bemühungen unternommen werden, diesen Sektor auszubauen, z.B. die einheimische Raffinerien, werden die oben beschriebenen Belastungen Burma weiterhin plagen. Bedauerlicherweise wird sich dies unter der aktuellen Regierung, die gedankenlos und besessen ihre natürlichen Ressourcen ausbeutet und verkauft, sobald nicht ändern.