

NATO-Sanktionen und die kommende globale Dieselkraftstoffkatastrophe

12. April 2022 - von [F. William Engdahl](#)

Thema: [Weltwirtschaft](#) , [Öl und Energie](#)

*Inmitten der anhaltenden globalen Inflationskrise wiederholen NATO-Staatschefs und Mainstream-Medien ein Mantra, dass die hohen Energiepreise eine direkte Folge von Putins Aktionen in der Ukraine seit Ende Februar seien. **Die Realität ist, dass die westlichen Sanktionen dafür verantwortlich sind. Diese Sanktionen, darunter die Kürzung des SWIFT-Interbankenzugangs für wichtige russische Banken und einige der strengsten Sanktionen, die jemals verhängt wurden, haben kaum Auswirkungen auf die Militäraktionen in der Ukraine.***

Was viele übersehen, ist die Tatsache, dass sie zunehmend die Volkswirtschaften des Westens beeinflussen, insbesondere die EU und die USA. Ein genauerer Blick auf den Zustand der weltweiten Versorgung mit Dieselkraftstoff ist alarmierend. Aber westliche Sanktionsplaner beim US-Finanzministerium und bei der EU wissen genau, was sie tun. Und es verheißt nichts Gutes für die Weltwirtschaft.

Während die meisten von uns Dieselkraftstoff nur selten als etwas anderes als einen Schadstoff betrachten, ist er in der Tat für die gesamte Weltwirtschaft so wichtig, wie es nur wenige Energiequellen sind. Der Generaldirektor von Fuels Europe, Teil der European Petroleum Refiners Association, erklärte kürzlich: „... es gibt einen klaren Zusammenhang zwischen Diesel und dem BIP, weil fast alles, was in eine Fabrik ein- und ausgeht, mit [Dieselbetrieben](#) wird.“

Am Ende der ersten Woche der Militäraktion Russlands in der Ukraine, ohne Sanktionen gegen Russlands Dieselkraftstoffexporte, lag der europäische Dieselpreis bereits auf einem 30-Jahres-Hoch. Mit Krieg hatte das nichts zu tun. Es hatte mit den drakonischen globalen Covid-Lockdowns seit März 2020 und der gleichzeitigen Desinvestition der Wall Street und globaler Finanzunternehmen in Öl- und Gasunternehmen zu tun, der sogenannten Green Agenda oder ESG. Fast am ersten Tag der russischen Truppenaktionen in der Ukraine stoppten zwei der weltgrößten Ölkonzerne, BP und Shell, beide Briten, die Lieferungen von Dieselkraftstoff nach Deutschland aus Angst vor Lieferengpässen. [Russland lieferte vor dem Ukrainekrieg](#) etwa 60 bis 70 % des gesamten EU-Diesels .

Im Jahr 2020 war Russland nach den USA der weltweit zweitgrößte Exporteur von Dieselkraftstoff und verschifftete täglich mehr als 1 Million Barrel. Der größte Teil davon, etwa 70 %, ging an die EU und die Türkei. Frankreich war der größte Importeur, gefolgt von Deutschland und Großbritannien. In Frankreich fahren rund 76 % aller Straßenfahrzeuge – Pkw und Lkw – mit Diesel. Die Dieselnachfrage in der EU ist weitaus höher als in den USA, da die meisten Pkw auch den sparsameren und effizienteren Dieselkraftstoff verwenden. EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen kündigte in der ersten Aprilwoche stolz neue Sanktionen gegen russische Energie an, die mit einem Kohlestopp beginnen würden. Die EU ist der größte Importeur russischer Kohle. Öl und Gas, sagte sie, würden zu einem späteren Zeitpunkt folgen. Dieser törichte Schritt wird die bereits auf Rekordhöhe liegenden

Energiekosten für den größten Teil der EU lediglich in die Höhe treiben, da er die Öl- und Gaspreise weit in die Höhe treiben wird.

Zu Beginn der Ukraine-Krise waren die weltweiten Lagerbestände an Dieseldieselkraftstoff bereits die niedrigsten seit 2008, da die Covid-Lockdowns die Angebots-Nachfrage-Situation der Öl- und Gasförderung stark beeinträchtigt hatten. Jetzt sind die Weichen für eine beispiellose Dieseldieselkrise gestellt. Die Folgen werden für die Weltwirtschaft erschütternd sein.

Diesel bewegt den Welthandel

Dieselmotoren haben den höchsten Motorwirkungsgrad herkömmlicher Motoren. Sie basieren auf dem 1897 von Rudolf Diesel entwickelten Kompressionsprinzip. Aufgrund ihrer höheren Effizienz und höheren Laufleistung pro Gallone werden fast alle Lastkraftwagenmotoren mit Dieseldieselkraftstoff betrieben. Es befeuert fast alle landwirtschaftlichen Geräte, von Traktoren bis zu Erntemaschinen. Es ist in der EU weit verbreitet, fast 50 % für Autokraftstoff, da es weitaus sparsamer als Benzinmotoren ist. Es wird in fast allen schweren Bergbaumaschinen wie Caterpillar-Erdbewegungsmaschinen verwendet. Es wird in Baumaschinen verwendet. Dieselmotoren haben Dampfmaschinen auf allen nicht elektrifizierten Eisenbahnen der Welt ersetzt, insbesondere in Güterzügen. Diesel wird in einigen Stromerzeugungsanlagen und in fast allen schweren Militärfahrzeugen verwendet.

Eine globale Verknappung von Dieseldieselkraftstoff, vorübergehend oder längerfristig, ist daher ein katastrophales Ereignis. Waren können nicht von Containerhäfen zu Binnenzielen bewegt werden. Ohne Dieseldieselkraftstoff können Lastwagen keine Lebensmittel zum Supermarkt liefern oder irgendetwas anderes. Die gesamte Lieferkette ist eingefroren. Und es gibt keine Möglichkeit, Benzin in einem Dieseldieselmotor zu ersetzen, ohne den Motor zu ruinieren.

Bis zu den schlecht durchdachten globalen Covid-Lockdowns für Industrie und Verkehr, die im März 2020 begannen, waren Nachfrage und Angebot von Dieseldieselkraftstoff gut ausgewogen. Die plötzlichen Lockdowns brachen jedoch die Dieselnachfrage für Lkw-Transporte, Autos, das Baugewerbe und sogar die Landwirtschaft ein. Unrentable Raffinerien wurden geschlossen. Kapazität zurückgegangen. Jetzt, da die Weltproduktion zu einem Anschein der Normalität vor der Corona-Krise zurückkehrt, sind die Diesel-Reservebestände weltweit gefährlich niedrig, insbesondere in der EU, dem größten Dieseldieselverbraucher der Welt, aber auch in den USA.

Rationierung?

Zu Beginn dieses Jahres waren die weltweiten Dieseldieselvorräte bereits gefährlich niedrig, was die Preise in die Höhe trieb. Im Februar 2022 vor den Auswirkungen des Ukrainekriegs lagen Dieseldiesel- und verwandte Aktien in den USA 21 % unter dem saisonalen Durchschnitt vor der Covid-19-Krise. In der EU lagen die Lagerbestände 8 % oder 35 Millionen Barrel unter dem Durchschnittsniveau vor der Corona-Krise. In Singapur lagen die Aktien des asiatischen Hubs 32 % unter dem Normalwert. Die Dieseldieselvorräte aller drei Regionen zusammengenommen waren alarmierend niedrig, etwa 110 Millionen Barrel unter dem gleichen Stand im [letzten Jahr](#) .

Zwischen Januar 2021 und Januar 2022 hätten sich die EU-Dieseldieselpreise fast verdoppelt, und das vor den Ukraine-Sanktionen. Es gab mehrere Gründe, aber in erster Linie waren der steigende Rohölpreis und Versorgungsunterbrechungen aufgrund globaler Covid-Lockdowns

und der anschließenden Wiederaufnahme der Welthandelsströme zu nennen. Um das Problem noch zu verschärfen, verhängte die chinesische Zentralregierung Anfang März ein Exportverbot für Dieselkraftstoff, um angesichts westlicher Sanktionen gegen Russland „Energiesicherheit zu gewährleisten“. Hinzu kommt das jüngste Einfuhrverbot der Regierung Biden für das gesamte russische Öl und Gas, das im Jahr 2021 schätzungsweise 20 % aller russischen Schwerölexporte umfasste. Gleichzeitig schließt die EU in ihrer stets ideologischen Weisheit ein Importverbot für russische Kohle ab, dem Berichten zufolge ein Verbot von russischem Rohöl, Dieselkraftstoff und Gas folgen soll.

Am 4. April lag der Durchschnittspreis pro Liter Diesel in Deutschland bei 2,10 Euro. Am 27. Dezember 2021 lag er bei 1,50 €, ein Anstieg von 40 % in Wochen. Nach den beispiellosen Sanktionen der USA und der EU gegen Russland nach dem Militärfeldzug in der Ukraine nach dem 24. Februar weigern sich immer mehr westliche Ölkonzerne und Ölhändler aus Angst vor Repressalien, mit russischem Rohöl oder Dieselkraftstoff umzugehen. Dies wird mit Sicherheit eskalieren, solange die Kämpfe in der Ukraine andauern.

Der CEO des in Rotterdam ansässigen Vitol, des weltweit größten unabhängigen Energiehandelsunternehmens, warnte am 27. März, dass eine weltweite Rationierung von Dieselkraftstoff in den kommenden Monaten immer wahrscheinlicher werde. Er bemerkte: „Europa importiert etwa die Hälfte seines Diesels aus Russland und etwa die Hälfte seines Diesels aus dem Nahen Osten. Dieser systemische Mangel an Diesel [ist da](#) .“

Am 7. April ließ David McWilliams, ein führender irischer Ökonom, der früher bei der irischen Nationalbank tätig war, eine alarmierende Note ertönen. „Nicht nur der Ölpreis steigt, auch der Diesel steigt und es besteht die reale Gefahr, dass der Diesel in Westeuropa im Laufe der nächsten zwei oder drei Wochen oder vielleicht schon vorher ausgeht ... Wir importieren eine beträchtliche Menge unseres Diesels stammt aus zwei Raffinerien in Großbritannien, wo es zuerst verarbeitet wird. Diese Raffinerien haben im Moment kein Rohöl. Also betreiben wir die Wirtschaft im Grunde von Tag zu Tag, von Stunde zu Stunde.“ Er fügte hinzu: „Wir haben nicht nur eine Ölkrise, wir haben eine Energiekrise, wie wir sie seit 50 Jahren nicht mehr erlebt haben.“ Seiner Meinung nach liegt der Grund für die geringen Dieselvorräte darin, dass die EU-Länder es für viel billiger hielten, Öl und Diesel nach Russland mit seinen [riesigen](#) Vorräten auszulagern .

Die Situation in den USA ist nicht besser. Berichten zufolge wird der wahre Stand der Dieseldieselkrise aus politischen Gründen von der Biden-Regierung und der EU heruntergespielt. Die Inflation ist in den USA bereits auf einem 40-Jahres-Hoch. Was die sich entfaltende globale Dieselkraftstoffkrise bedeuten wird, wenn es nicht zu einer größeren Trendwende kommt, sind dramatische Auswirkungen auf alle Formen des Lkw- und Autotransports, der Landwirtschaft, des Bergbaus und dergleichen. Es wird eine Katastrophe für eine bereits angeschlagene Weltwirtschaft bedeuten. Doch Regierungen wie die deutsche „Ampel“-Koalition mit ihrer wahnsinnigen Zero-Carbon-Agenda und ihren Plänen zum Ausstieg aus Öl, Kohle und Gas oder die Biden-Kabale sehen privat die explodierenden Energiepreise als weiteres Argument für den Verzicht auf Kohlenwasserstoffe wie Öl für unzuverlässige, teure Wind- und Solarenergie. Die wirklich industriell vernetzte Weltwirtschaft ist nicht wie ein Lego-Spielzeugspiel. Es ist hochkomplex und fein abgestimmt. Diese Feinabstimmung wird systematisch zerstört, und alles deutet darauf hin, dass sie absichtlich erfolgt. Willkommen zur Eugenik-Agenda von Davos Great Reset.

*

F. William Engdahl ist strategischer Risikoberater und Dozent, er hat einen Abschluss in Politikwissenschaften von der Princeton University und ist Bestsellerautor über Öl und Geopolitik. Er ist wissenschaftlicher Mitarbeiter des Center for Research on Globalization (CRG).



Samen der Zerstörung: Versteckte Agenda der genetischen Manipulation

Name des Autors: F. William Engdahl

ISBN-Nummer: 978-0-9879389-2-3

Jahr: 2007

Produkttyp: PDF-Datei **Preis: 9,50 \$**

Dieses geschickt recherchierte Buch konzentriert sich darauf, wie eine kleine gesellschaftspolitische amerikanische Elite versucht, die Kontrolle über die eigentliche Grundlage des menschlichen Überlebens zu erlangen: die Versorgung mit unserem täglichen Brot. „Kontrolliere das Essen und du kontrollierst die Menschen.“

Dies ist kein gewöhnliches Buch über die Gefahren von GVO. Engdahl nimmt den Leser mit in die Korridore der Macht, in die Hinterzimmer der Wissenschaftslabors, hinter verschlossene Türen in die Vorstandsetagen der Unternehmen.

Der Autor enthüllt treffend eine teuflische Welt von profitgetriebenen politischen Intrigen, Regierungskorruption und Zwang, in der genetische Manipulation und die Patentierung von Lebensformen eingesetzt werden, um die weltweite Kontrolle über die Nahrungsmittelproduktion zu erlangen. Wenn sich das Buch oft wie ein Krimi liest, sollte das nicht überraschen. Denn das ist es.

Die ursprüngliche Quelle dieses Artikels ist Global Research
Copyright © [F. William Engdahl](#) , Global Research, 2022

Quelle: <https://www.globalresearch.ca/nato-sanctions-coming-global-diesel-fuel-disaster/5777305>