

Setzen Auto- und Energiekonzerne auf Profite im Jahre 2024?

geschrieben von Chris Frey | 5. November 2023

Larry Bell

Der Autor gibt zwar zu, dass er einen Hang zur Wehmut hat, aber er kann nicht umhin, sich zu fragen, ob das Zurückweichen der Automobilindustrie bei den staatlichen Auflagen für die Produktion von Elektrofahrzeugen (EVs) und das Drängen der Öl- und Gasunternehmen auf größere Reserven während ihres Krieges gegen fossile Brennstoffe darauf hindeuten, dass sie eine bevorstehende Verbraucher- und Wählerrevolte voraussehen.

Es ist eine Sache, die Öffentlichkeit zu fragen, ob sie „saubere Energie“ unterstützt, was in der Regel in Begriffen ausgedrückt wird, die das lebenswichtige, Pflanzen nährende CO₂ als Klimaverschmutzung brandmarken, und eine ganz andere, zu fragen, was sie bereit ist, für diese grünen Fantasien in Form von erhöhten Zapfsäulen- und Heizkosten, Lebensmittel- und Rohstoffinflation und einer künstlich reduzierten Auswahl auf dem Automobilmarkt zu zahlen.

Kunden, die erwarten, dass sie die zusätzlichen durchschnittlichen Kelley Blue [Book-Kosten](#) von 11.000 Dollar oder mehr für den Kauf eines Plug-in-Autos im Vergleich zu einem benzinbetriebenen Auto in voller Größe und fast 30.000 Dollar mehr als der durchschnittliche Kompakwagen in Bezug auf die Nettokilometerleistung ausgleichen können, sind wahnhaft, da „Benzinfresser“ durch „Stromfresser“ ersetzt werden.

Was die Elektroautos betrifft, so ist es eine einfache Tatsache, dass der Großteil der Öffentlichkeit sie nicht kauft, vor allem weil sie mehr kosten und lange, ungewisse Ladezeiten für lange Fahrten erfordern.

Was die Rettung des Planeten vor dem Klimawandel angeht, so würde laut einer [Umweltverträglichkeitsprüfung](#), die den neu vorgeschlagenen Kraftstoffstandards des Verkehrsministeriums beigefügt ist, eine jährliche Erhöhung der vorgeschriebenen Anforderungen um 2 % die globale Durchschnittstemperatur im Jahr 2060 um 0,000 % senken.

Trotz großzügiger Subventionen durch den Steuerzahler hat sich der Verkauf von E-Fahrzeugen aufgrund einer begrenzten Zahl von Kunden [verlangsamt](#). Sean McLain vom [Wall Street Journal](#) stellt fest: „Die erste Welle von Käufern, die bereit sind, einen Aufpreis für ein batteriebetriebenes Auto zu zahlen, hat den Kauf bereits getätigt, sagen Händler und Führungskräfte, und die Autohersteller haben es nun mit einer zögerlicheren Gruppe zu tun, gerade jetzt, wo eine Flut neuer EV-Modelle in den kommenden Jahren bei den Händlern erwartet wird.“

Angesichts der sinkenden Nachfrage hat Ford seinen Plan, jährlich

600.000 Elektroautos zu produzieren, von Ende dieses Jahres auf Ende 2024 verschoben. Da die Verkäufe dieses Modells ins Stocken geraten sind, erwägt das Unternehmen Berichten zufolge, die Produktion seines Elektro-Lkw F-150 Lightning zu [beenden](#).

Laut James Farley, CEO von Ford, hat sein Unternehmen im ersten Quartal dieses Jahres bei jedem verkauften Elektrofahrzeug fast 60.000 Dollar [verloren](#), was vor allem auf die hohen Batteriekosten zurückzuführen ist. Ford hat vorübergehend eine der Produktionsschichten für den Elektro-Pickup gekürzt und den **Bau einer 3,5 Milliarden Dollar teuren Batteriefabrik in Michigan gestoppt**. General Motors hat [erklärt](#), dass es die Eröffnung einer geplanten großen [Fabrik](#) für Elektro-Lkw in Michigan um ein Jahr verschieben wird.

[Hervorhebung vom Übersetzer]

Unterdessen gibt es keine Anzeichen dafür, dass die Öl- und Gaskonzerne ihr Kerngeschäft in absehbarer Zeit den Klimaalarm-Kartellen überlassen werden.

Ganz im Gegenteil, wir erleben in diesem Monat, was das Wall Street Journal als „den Geruch von Fusionen und Übernahmen in der Luft“ charakterisiert, nachdem [Öl-Megadeals](#) im Wert von mehr als 110 Milliarden Dollar zur Aufstockung von Beteiligungen getätigt wurden.

ExxonMobil kaufte Pioneer für 59,5 Mrd. \$, was wiederum die Konkurrenten offenbar unter Druck setzte, selbst wettbewerbsfähige Käufe zu tätigen. [Chevron](#) unterzeichnete eine 53 Milliarden Dollar schwere Vereinbarung zur Übernahme von Hess, [Devon Energy](#) hat ein Auge auf [Marathon Oil](#) und CrownRock geworfen, und [Chesapeake Energy](#) erwägt Berichten zufolge ein Angebot für [Southwestern Energy](#).

[Dan Pickering](#), Chief Investment Officer bei Pickering Energy Partners, stellte fest: „die FOMO-Komponente (Angst, etwas zu verpassen) wird nur noch zunehmen. Wenn wir noch ein oder zwei Deals sehen, könnte sich eine Knappheitsprämie herausbilden“.

Dieser Trend wirkt hoffentlich der jüngsten liberalen, Behörden-übergreifenden Politik entgegen, die fossile Energieunternehmen mit strafenden ESG-Anforderungen (Environmental Social Guidance) in die Enge getrieben hat, einschließlich Investitionen in Geld verlierende „grüne Alternativen“.

Während die Bohrunternehmen seit dem Amtsantritt von Joe Biden weitgehend einen Kotau vor den ESG-Anforderungen gemacht haben, wäre eine neue, Kohlenwasserstoff-freundliche Regierung und ein neuer Kongress ein großer Segen für ihre Rentabilität und die amerikanische Energieunabhängigkeit.

In der Zwischenzeit sind Bohrungen nicht nur im Interesse der USA – die weltweite Ölnachfrage übertraf im vergangenen Monat ihren letzten

Höchststand, der im August 2019 mit 102,3 Millionen Barrel pro Tag erreicht wurde – vor COVID.

Der saudi-arabische Energieminister Prinz Abdulaziz bin Salman sagte, die jüngsten milliardenschweren Übernahmen kleinerer Konkurrenten durch die US-amerikanischen Ölkonzerne ExxonMobil und Chevron zeigten, dass die Kohlenwasserstoffe „hier sind, um zu bleiben“.

Dementsprechend investiert sein Land massiv in die Erhöhung seiner Ölförderkapazität um eine Million Barrel pro Tag (bpd) auf 13 Millionen bpd bis 2027.

Zur Unterstützung dieser Politik geht der Generalsekretär der Organisation erdölexportierender Länder (OPEC) davon aus, dass die weltweite Ölnachfrage bis 2045 um 23 % zunehmen und in etwa 20 Jahren auf 110 Millionen Barrel pro Tag steigen wird.

Einem Bericht des Internationalen Energieforums (IEF) und von S&P Global Commodity Insights zufolge sind die Investitionsausgaben für Öl und Gas im Jahr 2022 um 39 % auf 499 Mrd. USD gestiegen, das ist der höchste Stand seit 2014 und der größten Zuwachs in der Geschichte des Landes.

Darüber hinaus geht das IEF davon aus, dass die jährlichen weltweiten Investitionen bis 2030 auf 640 Mrd. USD steigen müssen, um eine ausreichende Versorgung sicherzustellen.

Wer wird diese Nachfrage befriedigen?

Die Antwort – eine dringende Frage der nationalen Sicherheit – wird davon abhängen, wen die Amerikaner im Jahr 2024 in das Oval Office und die Mehrheit im Kongress wählen.

This article originally appeared at [NewsMax](#).

Autor: CFACT Advisor [Larry Bell](#) heads the graduate program in space architecture at the University of Houston. He founded and directs the Sasakawa International Center for Space Architecture. He is also the author of „Climate of Corruption: Politics and Power Behind the Global Warming Hoax.“

Link:

<https://www.cfact.org/2023/11/02/are-auto-and-energy-companies-betting-on-24-wins/>

Übersetzt von [Christian Freuer](#) für das EIKE