

Jak rosyjska „flota cieni” pozyskuje swoje statki

21 października 2024

Dochodzenie gazety „Financial Times” w sprawie roli brytyjskiego księgowego, londyńskiego brokera i spółek z Dubaju w procederze nabywania statków.

W maju ubiegłego roku starzejący się tankowiec załadowany rosyjską ropą zarzucił kotwicę dwie mile morskie od wybrzeży Danii po tym, jak jego silnik zawiódł, pozostawiając go bez zasilania przez sześć godzin. Zbudowany w 2005 r. tankowiec Canis Power miał już swoje lata świetności za sobą, a w branży żeglugowej incydent ten był postrzegany jako ostrzeżenie. Podobnie jak w przypadku innych statków tzw. floty cieni, która transportuje rosyjską ropę, końcowy właściciel starszego statku był nieznany. Gdyby incydent doprowadził do kolizji lub wycieku 300 000 baryłek ropy, nie było jasne, kto, o ile ktokolwiek, pokryłby koszty.

Od czasu wprowadzenia pierwszych zachodnich ograniczeń na eksport rosyjskiej ropy w grudniu 2022 r., Moskwa zgromadziła flotę ponad 400 takich statków, które obecnie transportują około 4 mln baryłek ropy dziennie poza zasięgiem sankcji i generują miliardy dolarów rocznie dodatkowych dochodów przeznaczonych na wojnę na Ukrainie.

Zachodnie rządy zareagowały nakładając restrykcje na poszczególne statki floty cieni: w czerwcu, Canis Power został dodany do list sankcyjnych Wielkiej Brytanii i UE. Jednak korzystanie z zagranicznych struktur korporacyjnych oznaczało, że zachodni urzędnicy mieli trudności z ustaleniem, kto jest właścicielem tankowców, w jaki sposób zostały one nabyte lub kto nadzoruje ich operacje.

Dokumenty korporacyjne i korespondencja przeanalizowane przez Financial Times po raz pierwszy uchylają rąbka tajemnicy.

Dochodzenie FT pokazuje, w jaki sposób rosyjski Lukoil wykorzystał swoje ramie żeglugowe do sfinansowania [74-letniego brytyjskiego księgowego Johna Ormeroda](#) w celu nabycia tankowca Canis Power i co najmniej 24 innych używanych tankowców w okresie od grudnia 2022 r. do sierpnia 2023 r., za łączną kwotę ponad 700 mln USD.

Każdy statek został zakupiony przez inną spółkę specjalnego przeznaczenia zarejestrowaną przez Ormeroda na Wyspach Marshalla, ale należąca do Lukoil spółka Eiger Shipping DMCC z siedzibą w Dubaju zapewniła fundusze, płacąc z góry za czarter statków.

W tym samym czasie, według osób zaznajomionych ze strukturą, do zarządzania statkami wyznaczono firmy z Dubaju powiązane z urodzonym w Karaczi brytyjskim magnatem żeglugowym [Muhammadem Tahirem Lakhanim](#). Kompleksowy zestaw ustaleń pokazuje, w jaki sposób Lukoil, drugi co do wielkości rosyjski producent ropy naftowej, był w stanie sfinansować zakup floty statków, ukrywając swój udział przed opinią publiczną.

Transakcje pokazują również, w jaki sposób prawnicy i maklerzy, w tym notowany na londyńskiej [giełdzie Braemar](#), ułatwili zakup statków, co doprowadziło do powiększenia rosyjskiej floty. Łącznie 25 statków przetransportowało około 120 mln baryłek ropy z Rosji od czasu ich pierwotnego nabycia przez Ormeroda.

Przy ostrożnych szacunkach na poziomie 60 dolarów za baryłkę oznaczałoby to eksport o wartości 7,2 mld dolarów. Nie twierdzi się, że transakcje te naruszyły jakiekolwiek prawo. Chociaż Lukoil jest objęty sankcjami USA od 2014 r., ani Eiger Shipping DMCC, ani jego właściciel Litasco Middle East DMCC z siedzibą na Dubaju nie są podmiotami objętymi sankcjami. Firmy z Dubaju nie są również zobowiązane do przestrzegania zachodnich ograniczeń, jeśli nie korzystają z finansowania lub [usług G7](#).

Zasady zostały zaprojektowane w celu zmniejszenia przychodów Kremla, jednocześnie umożliwiając dalszy przepływ rosyjskiego eksportu, aby nie podnosić światowych cen ropy. Jednak osoby i firmy, które pomogły zmontować i obsługiwać flotę cieni, coraz częściej znajdują się na celowniku zachodnich rządów. W lipcu, 44 europejskich przywódców, w tym premier Wielkiej Brytanii Sir Keir Starmer, wystosowało wezwanie do działania, zobowiązując się do zakłócania i powstrzymywania szarej strefy poprzez atakowanie jej „statków i pośredników”. „Wzywamy właścicieli i operatorów statków, branżę ubezpieczeń morskich, brokerów morskich i inne zainteresowane strony z sektora morskiego do przestrzegania ich odpowiednich obowiązków oraz wspierania zapobiegania, wykrywania i zgłaszania działań” szarej strefy”, powiedzieli przywódcy. „Nie pozwolę, by rosyjska flota tankowców i generowane przez nią brudne pieniądze mogły swobodnie przepływać przez europejskie wody i zagrażać naszemu bezpieczeństwu” – dodał Starmer.

Przed inwazją Władimira Putina na Ukrainę w lutym 2022 r. rosyjski eksport ropy naftowej opierał się głównie na zachodnich tankowcach, które dominują w światowej flocie żeglugowej. W celu ograniczenia dochodów Kremla z ropy naftowej, USA, UE, Wielka Brytania i inne kraje G7 wkrótce zakazały swoim firmom dostarczania statków, ubezpieczenia lub finansowania rosyjskiego eksportu – po 5 grudnia 2022 r., chyba że ropa była sprzedawana z rabatem w stosunku do cen rynkowych. W odpowiedzi Rosja postanowiła uzyskać dostęp do własnej floty statków zarejestrowanych w krajach spoza G7. W ostatnich miesiącach 2022 r. rynek tankowców rozkwitł, ponieważ rosyjskie firmy i ich pośrednicy zaczęli kupować używane statki, a zachodni właściciele wykorzystali rzadką okazję do pozbycia się starych tankowców po wyższych cenach.

Jednym z nabywców był Ormerod, wykształcony w Eton biegły księgowy, który ma niewielki profil publiczny, ale jest znany w londyńskiej branży żeglugowej. Od 1975 r. zajmował szereg stanowisk związanych z żeglugą w Hambros Bank, Bankers Trust i

Den Norske Bank, zanim w 1990 r. założył własną firmę doradztwa finansowego – Ormerod Allen & Co.

Jednym z pierwszych statków nabytych przez Ormeroda był Kudos Stars. Zbudowany w 2005 r., był wcześniej własnością greckiego Delta Tankers i obsługiwał trasy na całym świecie. Około 5 grudnia 2022 r. spółka Freyana Shipping Ltd, która została zarejestrowana na Wyspach Marshalla mniej więcej w tym samym czasie, zgodziła się kupić statek za 35 mln USD, zgodnie z umową widzianą przez FT. Freyana była w całości własnością drugiej spółki z Wysp Marshalla o nazwie Grand Eagle Maritime Inc, która była w całości własnością trzeciej spółki z Wysp Marshalla o nazwie Eudora Ltd. Ormerod był jedynym dyrektorem wszystkich trzech spółek i posiadał 100 procent udziałów w firmie Eudora w czasie transakcji, jak wynika z dokumentacji. Zakup został sfinansowany przez spółkę Eiger, która z góry zgodziła się wynająć statek na dwa lata za 129,3 mln dirhamów ZEA (35,2 mln USD), zgodnie z umową czarterową z dnia 30 listopada 2022 r. podpisaną przez dyrektora finansowego Litasco Middle East, Valery'ego Kildiyarova.

Ormerod wykorzystał podobne struktury do nabycia kolejnych 24 statków w okresie od grudnia 2022 r. do sierpnia 2023 r., głównie od zachodnich sprzedawców. Każdy statek został zakupiony przez inną spółkę zależną firmy Grand Eagle Maritime z Wysp Marshalla, a następnie oflagowany na Wyspach Cooka. Do najdroższych należał zbudowany w 2007 r. statek Galian 2, kupiony w styczniu 2023 r. od spółki zależnej Libyan National Oil Company za około 43 mln USD. Takie ceny są dwa do trzech razy wyższe niż historyczna wartość tankowca podobnej wielkości i w podobnym wieku, twierdzą maklerzy. W sumie, jak wynika z dokumentacji, firmy Ormeroda zapłaciły ponad 700 mln USD kosztów zakupu i dostawy w celu zgromadzenia floty.

W pisemnej odpowiedzi na pytania, prawnicy reprezentujący Ormeroda stwierdzili, że pod koniec 2022 r. spółka Eiger zwróciła się do niego „w celu zakupu statków do ogólnego handlu”. Ormerodowi powiedziano, że Eiger obawia się, że

„stawki czarterowe wzrosną i że sensowne jest kupowanie statków w celu ustalenia ich kosztów”, dodali. Biorąc pod uwagę, że Eiger był ostatecznie własnością rosyjskiego koncernu Lukoil, Ormerod zasięgnął porady prawnej i przeprowadził „szeroko zakrojone badanie due diligence”, aby ustalić, czy proponowane zakupy nie naruszają żadnych sankcji, dodali. Lukoil nie odpowiedział na prośbę o komentarz. Należąca do Lukoil spółka Litasco Middle East, która kontroluje Eiger, powiedziała, że prowadziła swoje działania „w ścisłej zgodności ze wszystkimi odpowiednimi przepisami i zgodnie z korporacyjną polityką zgodności”. Kildiyarov nie odpowiedział na bezpośrednią prośbę o komentarz za pośrednictwem LinkedIn.

Inną znaczącą postacią zaangażowaną w rozwój floty spółki Eiger był Lakhani, powiedziały cztery osoby znające strukturę. Dokumenty pokazują, że firma należąca do rodziny Lakhani była zaangażowana w przynajmniej niektóre przejęcia. Urodzony w 1962 roku Lakhani, który twierdzi, że kiedyś grał w tenisa dla Pakistanu w Pucharze Davisa, rozpoczął pracę w branży jako nadzorca w pakistańskiej stoczni recyklingowej należącej do przyjaciela rodziny. W 1985 r. poślubił swoją żonę, Unezę, która odziedziczyła po ojcu udziały w firmie handlowej z siedzibą w Dubaju. Wspólnie zmienili nazwę firmy na Dubai Trading Agency (DTA) i pod koniec lat '90. była to jedna z największych firm zajmujących się recyklingiem statków na świecie, która twierdziła, że kupuje i sprzedaje za gotówkę ponad 100 starzejących się statków rocznie. Lakhani określa siebie jako dyrektora zarządzającego i prezesa DTA, a na przestrzeni lat założył szereg firm oferujących recykling statków i inne usługi morskie, w tym DTA Maritime LLC oraz DTA Maritime Services LLC.

W roku 2000 jego rodzina, w tym dwóch synów, przeniosła się do Londynu, a w 2009 r. Lakhani został obywatelem brytyjskim. Wrócił do Dubaju w 2012 r. i do 2019 r. sprawował funkcję wiceprzewodniczącego UAE Shipping Association. Lakhani jest

kontrowersyjną postacią w branży. W kwietniu 2020 r. brytyjskie sądy wydały ogólnoswiatowe nakazy zamrożenia przeciwko Lakhaniemu i jego synom po tym, jak pożyczkodawcy niektórych z ich firm zajmujących się recyklingiem statków oskarżyli ich o oszustwo. Od tego czasu Lakhani został uznany za odpowiedzialnego w dwóch powiązanych sprawach sądowych za oszukanie inwestorów i nakazano mu spłacić byłym partnerom ponad 100 mln USD. Dwa miesiące przed wydaniem nakazu zamrożenia, Lakhani przeniósł swoje udziały w DTA Maritime i DTA Maritime Services do Unezy, jak pokazują dokumenty korporacyjne. Obecnie posiada ona 49 procent udziałów w obu spółkach, wraz z lokalnym sponsorem, i jest jedynym dyrektorem każdego podmiotu.

Ormerod poznał Lakhaniego prawie 40 lat temu i od tego czasu obaj mężczyźni są przyjaciółmi, według ich wspólnych znajomych. Lakhani nie jest wymieniony w dokumentacji związanej z nabyciem statków, ale w niektórych przypadkach są to starsi pracownicy DTA Maritime Services. W przypadku co najmniej sześciu transakcji kontroler finansowy firmy Subba Rao Varanasi jest wymieniony obok Ormeroda jako jedna z osób prawnie upoważnionych do działania w imieniu podmiotu z Wysp Marshalla kupującego statek. W trzech przypadkach wymieniona jest również osoba o imieniu Kowshik Kuchroo. Kuchroo jest dyrektorem wykonawczym w DTA Maritime Services i prowadzi znaczną część działalności, zgodnie z publicznymi stronami internetowymi i osobami, które go znają.

W marcu i kwietniu 2023 r. Ormerod zrezygnował z własności co najmniej 14 spółek celowych, ale następnie wykorzystał podobne struktury do nabycia większej liczby statków – jak wynika z dokumentów – w maju, czerwcu i lipcu. Prawnicy Ormeroda powiedzieli, że zdecydował się zbyć swoje udziały po tym, jak stał się “świadomy i zaniepokojony liczbą rejsów związanych z handlem rosyjskim” i pozbył się spółek za “zerową wartość”. Ormerod zakończył swoje zaangażowanie we wszystkie 25 statków, o których mowa, do września 2023 r., zanim którykolwiek z

tankowców został objęty sankcjami.

Dane ze śledzenia statków pokazują, że większość z nich przestawiła się na transport wyłącznie rosyjskiej ropy natychmiast po ich nabyciu przez Ormeroda. W sumie, 97 procent ropy transportowanej przez flotę od czasu zakupu Ormeroda pochodzi z Rosji, a 82 procent od Lukoil.

Jak wynika z dokumentów, własność co najmniej 14 spółek specjalnego przeznaczenia na Wyspach Marshalla została przeniesiona na osobę o nazwisku Syed Zafar Tahir. Człowiek ten, który występuje również pod nazwiskiem Syed Zafar Tahir Rizvi, był wcześniej zaangażowany w tworzenie partnerstwa między DTA Maritime a pakistańską fundacją Bahria Foundation zajmującą się transportem morskim, w której pracował. W postach w mediach społecznościowych został wymieniony jako przedstawiciel Vista Maritime Travel Tourism LLC, która jest własnością Unezy, zgodnie z zapisami z lutego 2024 roku. Nie udało się skontaktować z Rizvi w celu uzyskania komentarza. Prawnicy Ormeroda stwierdzili, że Lakhani nie był w "żaden sposób" zaangażowany w nabycie i późniejszy transfer statków przez Ormeroda.

Ormerod zwrócił się o pomoc do osób z DTA Maritime Services, gdy kupował statki, ograniczając się do wsparcia administracyjnego, takiego jak organizowanie inspekcji statków, powiedzieli prawnicy. Prawnicy Ormeroda w tym czasie przedstawili go Rizviemu, a Ormerod nie wiedział o żadnych relacjach między Rizvim a rodziną Lakhaniego, dodali. Lakhani powiedział, że nie ma żadnej wiedzy na temat zaangażowania Rizviego w jakąkolwiek domniemaną działalność. Varanasi i Kuchroo nie odpowiedzieli na prośby o komentarz.

Istnieją dowody, które budzą wątpliwości co do tego, czy główną rolą Lakhaniego było zarządzanie załogą i eksploatacją statków. Dwa źródła zaznajomione ze strukturą twierdzą, że tak właśnie było, a rejestry niektórych zaangażowanych firm wskazują na powiązania z jego rodziną. Przepisy żeglugowe

wymagają, aby firmy zarządzające statkami rejestrowały swoje zaangażowanie w konkretne statki. Po tym, jak Ormerod kupił statki, 16 z nich zostało zarejestrowanych w firmie zarządzającej o nazwie Radiating World Shipping Services, a sześć w grupie o nazwie Star Voyages Shipping Services. Firmy, które mają siedzibę w Dubaju, zostały dodane do brytyjskich list sankcyjnych w grudniu 2023 roku. Dokumenty korporacyjne pokazują, że jeszcze w lutym 2023 r. żona Lakhaniego, Uneza, posiadała 70 procent udziałów w Star Voyages, gdy firma była znana jako Ocean Radiating World Shipping Services. Lakhani powiedział FT, że Uneza posiadała udziały do czerwca 2023 r. i że firma była w tym okresie uśpiona. Jednym z dwóch innych udziałowców w tym czasie był Pakistańczyk Shahid Naziri, który był również udziałowcem Radiating World, zgodnie z dokumentami korporacyjnymi również z lutego 2023 roku. Na korporacyjnej stronie internetowej, która już nie działa, Naziri został opisany jako dyrektor generalny i założyciel obu firm.

Zarządzanie statkami we flotach Radiating World i Star Voyages zostało od tego czasu przekazane czterem nowym firmom zarządzającym statkami z siedzibą w Dubaju, utworzonym między czerwcem a sierpniem 2023 roku. Trzy z nich – Breath Shipping Services, Almuhit Alhadi Marine Services oraz Alqutb Alshamali Marine Services – są własnością pojedynczych pakistańskich akcjonariuszy o ograniczonym profilu publicznym. Inna firma, One Moon Marine Services, jest własnością kobiety o imieniu Sabiha Abdul Aziz, która jest krewną Unezy. Ani Aziz, ani Naziri, ani żadna z sześciu spółek zarządzających nie odpowiedziała na prośby o komentarz. Wyłączając Star Voyages, Lakhani powiedział, że ani on, ani jego najbliższa rodzina nie jest zaangażowana w żadną z tych firm, ani nie posiada wiedzy na ich temat. W lipcu, rząd Wielkiej Brytanii wyraźnie wymienił jeden ze statków floty, Rocky Runner, jako próbujący “uniknąć wcześniejszych działań Wielkiej Brytanii poprzez zmianę operatora”. 19-letni tankowiec był początkowo zarządzany przez Radiating World i został przeniesiony do Breath Shipping kilka tygodni po nałożeniu sankcji na

Radiating World.

W oświadczeniu dla FT, Lakhani powiedział, że “nigdy nie był zaangażowany ani nie ułatwiał naruszenia jakichkolwiek sankcji”. Rosyjskie firmy naftowe i handlowcy celowo szukali nierosyjskich właścicieli i operatorów, aby ukryć swoje powiązania z takimi statkami, mówi Craig Kennedy, ekspert ds. floty cieni na Uniwersytecie Harvarda. “Rosjanie bardzo starali się stworzyć jak największy dystans między Moskwą a flotą cieni, ponieważ znacznie utrudnia to podmiotom nakładającym sankcje stwierdzenie, że jest to twór rosyjski” – mówi. Kennedy szacuje, że od 2022 roku rosyjskie firmy wydały ponad 10 miliardów dolarów na zakup używanych statków, w dużej mierze finansowanych przez rosyjskie banki. “Moskwa bardzo celowo stara się zachować ten dystans, aby chronić swoje inwestycje, w tym także rozkładając je na wiele różnych podmiotów” – dodaje. Transakcje Ormeroda zapewniają również rzadki wgląd w rolę, jaką prawnicy i maklerzy statków mogli odegrać w powiększaniu floty cieni, rodząc pytania o to, co te strony wiedziały o źródle jego funduszy i roli spółki Eiger.

Londyn od wieków jest globalnym centrum przemysłu morskiego, a Braemar jest jednym z wiodących brokerów w tym sektorze, łączącym kupujących i sprzedających statki w zamian za procent od ceny zakupu. Prawnicy Ormeroda i jeszcze jedna osoba zaznajomiona ze sprawą stwierdzili w oświadczeniu, że Braemar wiedział o roli spółki Eiger w transakcjach. Prawnicy dodali, że Ormerod spotkał się z przedstawicielami firm Braemar i Eiger w hotelu w centrum Londynu, aby omówić wymogi spółki Eiger. Braemar potwierdził, że pośredniczył w co najmniej dziewięciu transakcjach Ormeroda, ale odmówił komentarza na temat swojej wiedzy na temat zaangażowania firmy Eiger. “W przypadku każdej transakcji, którą Braemar rozważa podjąć, przeprowadza wszystkie stosowne analizy due diligence z kontrolą know-your-customer, zgodności prawnej i zgodności z przepisami”, powiedział w oświadczeniu przesłanym pocztą elektroniczną.

W większości przypadków, płatności dokonywane przez Ormeroda były dokonywane na rzecz agentów powierniczych, którzy są powszechnie wykorzystywani w transakcjach żeglugowych do przechowywania funduszy podczas przenoszenia własności statku. Tego typu agenci są zwykle zobowiązani przez sprzedających do zidentyfikowania ostatecznego beneficjenta podmiotu kupującego statek oraz źródła pochodzenia pieniędzy. Rzecznik firmy prawniczej Watson Farley & Williams, która działała jako agent powierniczy w co najmniej 11 transakcjach, powiedział, że przeprowadziła "dokładną analizę due diligence" zaangażowanych stron i nie była świadoma, że spółka Eiger finansowała zakupy. Dimitrios Sioufas z Theo V Sioufas Escrow Services LLP, który był agentem powierniczym w 13 transakcjach, powiedział, że przeprowadza "szczegółowe kontrole Know Your Customer wszystkich kontrahentów", ale odmówił dalszych komentarzy, powołując się na tajemnicę handlową.

Siedem z 25 statków pierwotnie nabytych przez spółkę Ormerod zostało obecnie objętych sankcjami przez Wielką Brytanię lub UE: Canis Power, Vela Rain, Galian 2, Rocky Runner, Dynamik Trader, Fighter Two i Ocean Amz. Pozostałe nabyte przez niego statki to Kudos Stars, Stratos Aurora, Azure Celeste, Andaman Skies, Phonix Way, Mando One, Turbo Voyager, Aquilla Major, Lupus Two, Pavo Rock, Fast Kathy, Eastern Pearl, Sinar G, Sea Fidelity, Ocean Faye, Nari Strength, Tranquil Sea i Swiftsea Rider. Od tego czasu kilka z nich zmieniło nazwy. Rocky Runner to teraz Lorena Grand, Dynamik Trader stał się Lokosao, a Canis Power nazywa się N Cerna. Wszystkie trzy przeniosły swoją banderę z Wysp Cooka na Barbados.

Zachodni urzędnicy są zaniepokojeni nie tylko przychodami, jakie takie statki generują dla państwa rosyjskiego. Obawiają się również zagrożeń dla środowiska i bezpieczeństwa, jakie stwarzają. Większość zachodnich firm naftowych rozważa złomowanie swoich tankowców po 15 latach ze względu na ich zużycie i koszty utrzymania. W przeciwieństwie do tego, średni wiek rosyjskiego tankowca typu shadow fleet wynosi 18 lat, a

większość z nich najprawdopodobniej nie posiada odpowiedniego ubezpieczenia od wycieków ropy – mówi [Benjamin Hilgenstock](#), ekspert ds. sankcji naftowych w [Kyiv School of Economics Institute](#). “Tankowce przewożące rosyjską ropę przepływają przez wody europejskie, w tym przez Morze Bałtyckie i Morze Śródziemne, kilka razy dziennie” – dodaje. “Doszło już do kilku incydentów, a poważna katastrofa jest tak naprawdę tylko kwestią czasu”. W kwietniu, tankowiec Canis Power, który zepsuł się w cieśninach duńskich 18 miesięcy temu, skończy 20 lat pływania po oceanach. W momencie publikacji tej historii statek znajdował się na Morzu Czarnym, właśnie przepływając przez Bosfor, jeden z najbardziej ruchliwych szlaków żeglugowych na świecie.

Źródło zagraniczne: [FT.com](#)

Źródło polskie: [BabylonianEmpire.wordpress.com](#)