

Milczące porozumienie na Morzu Czarnym

18 września 2024

W lipcu 2023 r. globalne bezpieczeństwo żywnościowe wydawało się zagrożone. Moskwa zawiesiła swój udział w umowie, która zezwalała na eksport zboża ukraińskiego przez Morze Czarne. Jednak rok później Pont Euksyński – jak nazywa się je po grecku – cieszył się zaskakująco ożywionym handlem. Wygląda to tak, jakby obie walczące strony zgodziły się ograniczyć eskalację.

W lipcu 2022 r., pod egidą ONZ, Moskwa, Kijów i Ankara zgodziły się zezwolić ukraińskiemu zbożu na opuszczenie kraju, mimo walk na Morzu Czarnym. Dwanaście miesięcy później Rosja zawiesiła swój udział w Czarnomorskiej Inicjatywie Zbożowej (BSGI). Mimo to ukraiński eksport zboża drogą morską jest dziś w możliwie najlepszej kondycji: w pierwszym kwartale 2024 r. osiągnął 22 mln ton, czyli dwukrotnie więcej niż w pierwszych trzech miesiącach 2023 r., kiedy statki ukraińskie korzystały z korytarza morskiego, utworzonego na mocy porozumienia zbożowego [1]. Wielki Port w Odessie, który skupia terminale portowe Odessy, Czarnomorska i Jużnego, to główna arteria, z 12 mln ton wyeksportowanymi w pierwszym kwartale 2024 r. W tym samym okresie 3 mln ton wyeksportowano przez Dunaj, a 2 mln ton drogą lądową [2]. Eksport zbóż z tego ogarniętego wojną kraju niemal powrócił do poziomu sprzed konfliktu – jest mniejszy jedynie o około 5%. Jak można wyjaśnić ten „powrót do normalności”?

Rosja, przekonana, że Ukraińcy wykorzystują korytarz morski do przeprowadzania ataków dronów na Krym i otrzymują tajną pomoc tą samą drogą, wycofała się z BSGI 17 lipca 2023 r. Rozpoczęła trwającą kilka dni kampanię ataków na infrastrukturę morską Wielkiego Portu w Odessie, którą dotychczas chroniła umowa. 15 sierpnia 2023 r. rosyjska marynarka wojenna weszła nawet na

pokład tankowca podejrzanego o transport sprzętu wojskowego do Ukrainy w południowo-zachodniej części Basenu Pontyjskiego, w pobliżu wód tureckich. Niemniej jednak Kijów zdołał utrzymać rosyjską flotę na dystans, stwarzając dla niej rozproszone zagrożenie poprzez rozmieszczenie pocisków przeciwpowierzchniowych i użycie dronów nawodnych. Te ostatnie 5 sierpnia 2023 r. uderzyły w rosyjski tankowiec u ujścia Cieśniny Kerczeńskiej. Tak jak kampania przeciwko ukraińskim instalacjom energetycznym zimą 2022 r. zakończyła się niepowodzeniem, tak też kampania przeciwko infrastrukturze zbożowej tego kraju latem 2023 r. zakończyła się fiaskiem. Od tego czasu ukształtowała się nowa równowaga.

Wzrost handlu morskiego Rosji

Sukcesy militarne Ukrainy na Morzu Czarnym tylko częściowo wyjaśniają tę nową sytuację. Moskwa nie jest zainteresowana eskalacją konfliktu na tym morzu. Kiedy ukraiński eksport zboża drogą morską wznowiono dzięki wprowadzeniu nowego korytarza przez wody rumuńskie i bułgarskie, rosyjski handel morski eksplodował. Z prawie 300 mln ton przeładunku do 2023 r., strefa azowsko-czarnomorska pozostaje najbardziej dynamicznym spośród rosyjskich interfejsów morskich – bardziej niż wybrzeże Arktyki, porty Morza Bałtyckiego, interfejs Morza Kaspijskiego czy porty Dalekiego Wschodu [3]. Wolumen ruchu w portach pontyjskich, na które przypada prawie jedna trzecia rosyjskiego handlu morskiego, wzrósł w 2023 r. o 10,4% – jest to skok niespotykany w ostatniej dekadzie. W pierwszym kwartale 2024 r. odnotowano niewielki spadek na wszystkich wybrzeżach morskich Rosji.

Ta tendencja wzrostowa cechuje również eksport zbóż: od początku sezonu rolniczego – który trwa od lipca do 30 czerwca następnego roku – wyniósł on ponad 60 mln ton (głównie pszenicy) – o 10 milionów więcej niż w poprzednim sezonie [4]. Od lipca 2023 r. do końca pierwszego kwartału 2024 r. wzrósł o około 20% w ujęciu rocznym. Geografia klientów zmienia się, a

obok tradycyjnych importerów z południowych wybrzeży Morza Śródziemnego na znaczeniu zyskują kraje azjatyckie. Wśród głównych importerów Egipt (5,9 mln ton) wyprzedził Turcję (5,5 mln ton), zajmując pierwsze miejsce. Bangladesz wkroczył na scenę ze spektakularnym wzrostem importu zbóż z Rosji o 150% (3 mln ton), plasując się na trzecim miejscu, przed Pakistanem (2,1 mln ton, wzrost o 25%) i Algierią (1,7 mln ton, wzrost o 7%) [5]. Głównym powodem tego dynamicznego wzrostu jest wysoce konkurencyjna cena za tonę: 211 dolarów za rosyjską pszenicę, w porównaniu z 222 dolarami za pszenicę europejską, 272 dolarami za amerykańską i 283 dolarami za kanadyjską [6]. Przewaga ta, wzmocniona dobrymi zbiorami, powinna piąty rok z rzędu umożliwić Rosji utrzymanie pozycji wiodącego światowego eksportera pszenicy, przy wzroście jej udziału w rynku w Afryce i na Bliskim Wschodzie, ze szkodą dla eksporterów europejskich i ukraińskich.

Łaskawość powstańców Huti

Aby dotrzeć do klientów afrykańskich i azjatyckich, rosyjskie i ukraińskie tankowce muszą korzystać z najbardziej bezpośredniej trasy, tj. z Morza Czerwonego. Od grudnia 2023 r. szlak ten jest jednak niebezpieczny ze względu na ataki powstańców Huti na statki u wybrzeży Jemenu w ramach demonstracji solidarności z Palestyńczykami [7]. Te zagrożenia dla bezpieczeństwa sprawiły, że główne grupy energetyczne (Shell, BP itp.) i firmy logistyczne (Maersk, CMA-CGM itp.) muszą preferować omijanie Afryki. Według PortWatch, monitorującego ruch morski z kosmosu i finansowanego przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy (MFW), pod koniec maja br. przez Kanał Sueski przepływały średnio 33 statki towarowe dziennie, w porównaniu z 78 w tym samym czasie rok wcześniej [8].

Do końca stycznia wydawało się, że statki rosyjskie lub przewożące rosyjskie ładunki cieszą się pewną formą nietykalności. Atak z 23 stycznia 2024 r. na tankowiec

przewożący ropę naftową z Rosji pokazał jednak, że ryzyko jest nadal bardzo realne. Niedawno, 18 maja, bojownicy Huti omyłkowo zaatakowali Wind, płynący do Chin tankowiec „floty fantomowej” – innymi słowy, statek o nieprzejrzystej własności, która mimo sankcji umożliwia eksport. Choć statków ukraińskich lub płynących z Ukrainy jest proporcjonalnie mniej niż statków z Rosji, wcześniej nigdy nie były one celem ataków. Statki płynące przez Morze Czarne, a następnie Morze Czerwone, niezależnie od tego, czy płyną z Rosji, czy z Ukrainy, mijają po drodze dwie strefy konfliktu.

Nie zmaterializowały się zatem zagrożenia dla dostaw zboża, zwłaszcza na rynki afrykańskie, na które powoływano się w momencie wygaśnięcia umowy latem 2023 r. Wszystko działo się i nadal dzieje się tak, jakby strony walczące w Ukrainie nie potrzebowały już porozumienia, aby handlować. Ataki na infrastrukturę i statki cywilne są nadal sporadyczne. Czy to możliwe, że między stronami konfliktu doszło do kolejnego, tym razem milczącego „porozumienia”, mającego na celu zachowanie ich zdolności do eksportu zboża?

Autorstwo: Igor Delanoë

Tłumaczenie: Zbigniew M. Kowalewski

Źródło: [Monde-Diplomatique.pl](https://monde-diplomatique.pl)

Bibliografia

[1] B. Diakun, G. Miller, „Ukrainian Grain Exports Rebound as Ship Arrivals Near Pre-War Levels”, 26 kwietnia 2024 r., na www.lloydslist.com.

[2] „La victoire passée inaperçue: comment l’Ukraine a réussi à rétablir les exportations par la mer Noire” (po rosyjsku), British Broadcasting Corporation, 5 maja 2024 r., na www.bbc.com/russian.

[3] Dane statystyczne Stowarzyszenia Portów Handlowych (po rosyjsku), na www.morport.com.

[4] „Russia’s Grain Exports are Already Over 10 Million Tonnes Higher Than Last Season at This Time”, Interfax, 28 maja 2024 r., na <https://interfax.com>.

[5] „Egypt and Turkey in the Lead: Where Does Russia Send Its Grain?” (po rosyjsku), 10 kwietnia 2024 r., na <https://agrosearch.kz>.

[6] „Grain: World Markets and Trade”, United States Department of Agriculture, czerwiec 2024 r., na <https://fas.usda.gov>.

[7] Zob. T. Coloma, „Les houthistes défient Washington”, Le Monde diplomatique, marzec 2024 r.

[8] „Monitoring Trade Disruptions From Space”, IMF/Portwatch, na <https://portwatch.imf.org>.