

Rosja przechodzi na irańskie schematy sprzedaży ropy

25 kwietnia 2022

14 kwietnia prezydent Władimir Putin wziął udział w wideokonferencji poświęconej sytuacji w sektorze paliwowo-energetycznym Rosji. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele struktur państwowych, m.in. wicepremier Aleksandr Nowak i minister energetyki Nikołaj Szułginow.

Putin skrytykował postawę zachodnich importerów rosyjskich surowców energetycznych, którzy – jego zdaniem – dążąc do zmniejszenia importu ropy i gazu z Rosji, działają wbrew własnym interesom i przekreślają wcześniejsze plany wynikające z Europejskiego Zielonego Ładu. Putin odnotował także, że ze względu na wprowadzone sankcje zachodnie banki opóźniają realizację płatności importerów za dostawy surowców energetycznych.

Prezydent Federacji wskazał trzy kluczowe zadania, którymi powinny zająć się władze rosyjskie w najbliższych miesiącach. Po pierwsze, powinny zapewnić bezpieczne dostawy surowców energetycznych odbiorcom krajowym, w tym poprzez kontynuację realizacji programu gazyfikacji Rosji. Po drugie, powinny podjąć działania na rzecz zwiększenia poziomu dywersyfikacji kierunków eksportu surowcowego. Prezydent polecił przygotować nowe projekty infrastrukturalne, umożliwiające zwiększanie dostaw surowców energetycznych na rynki wschodnie i południowe (w tym budowę nowych rurociągów). Według doniesień medialnych szczegóły mają zostać opracowane i przedłożone głowie państwa do 1 czerwca. Po trzecie, Putin zarządził zwiększenie krajowych mocy przetwórczych w sektorze naftowym i gazowym. Ponadto podczas spotkania ustalono, że do 15 września zostanie przygotowana nowa wersja strategii energetycznej Rosji z horyzontem do 2050 r. (obecna Strategia energetyczna Federacji Rosyjskiej do 2035 roku została zatwierdzona przez rząd w

czerwcu 2020 r.).

Na froncie handlu ropą dzieje się wiele w drugim, nieoficjalnym obiegu. 22 kwietnia Federalna Agencja ds. Transportu Morskiego i Rzecznego poinformowała o tymczasowym wstrzymaniu publikowania statystyk dotyczących przepływów towarowych w rosyjskich portach morskich. Zachód próbuje dowiedzieć się, jak bardzo spadł eksport rosyjskiej ropy. Moskwa ukryła te statystyki, aby nie dać asumptu dla nacisków USA i UE.

Zachód nie ma innego wyjścia, jak tylko śledzić ruch tankowców z ropą i odnotować spadek rosyjskiego eksportu. Jednak wszystko wskazuje na to, że Moskwa już teraz testuje szare schematy dostaw ropy za granicę. Czym są te schematy i jakie jest ich znaczenie?

Podczas gdy Unia Europejska dyskutuje o embargo na ropę, Rosja sklasyfikowała wszystkie możliwe dane dotyczące produkcji i eksportu ropy. Zachodni analitycy obsesyjnie próbują prześledzić na specjalnych stronach internetowych ruch tankowców, by dowiedzieć się jak bardzo spadła sprzedaż rosyjskiej ropy i potem ogłosić skuteczność sankcji. Tymczasem rynek ropy jest jednym z najmniej transparentnych.

Bloomberg, powołując się na dane trackingowe, obliczył, że dostawy rosyjskiej ropy drogą morską w tygodniu poprzedzającym 15 kwietnia zmniejszyły się o 25% i wynosiły średnio 3,12 miliona baryłek dziennie. I to pomimo faktu, że oficjalny zakaz zakupu ropy z Rosji do UE nie został jeszcze przyjęty, a kupowanie jej teraz jest niezwykle opłacalne. Rosyjska ropa Urals jest sprzedawana z 20-30 proc. upustem. Wcześniej różnica wynosiła tylko jeden lub dwa dolary.

Jednak rzeczywiste wielkości importu rosyjskiej ropy mogą różnić się od danych stron internetowych śledzących ruch tankowców, ponieważ rosyjscy sprzedawcy już zaczęli stosować obejścia, aby ukryć pochodzenie ropy, tak jak robią to Iran i

Wenezuela.

Na naszych oczach tworzy się nieprzejrzysty rynek: ropa coraz częściej opuszcza rosyjskie porty bez sprecyzowania konkretnego miejsca przeznaczenia. Według TankerTrackers.com w kwietniu na tankowce załadowano ponad 11,1 miliona baryłek, więcej niż w jakimkolwiek innym kraju. W ten sposób około 40% dostaw rosyjskiej ropy w kwietniu trafiło do „nieznanych miejsc” – czytamy na portalu. Przed rozpoczęciem rosyjskiej operacji specjalnej na Ukrainie tak nie było.

Praktykowane są dwa „szare” schematy dostaw rosyjskiej ropy do odbiorców europejskich, tłumaczą eksperci.

Oto pierwszy schemat. Tankowiec na Bałtyku wyłącza transponder i jedzie do rosyjskiego portu Ust-Ługa lub Primorsk. Tam ładuje rosyjską ropę i płynie w morze, gdzie czeka na nią większy tankowiec i gdzie jest przeładowywana rosyjska ropa. Następnie tankowiec wahadłowy wraca do swojego pierwotnego punktu i włącza transponder, czyli ponownie pojawia się na radarze. „Oficjalnie tankowiec, jak był na środku Bałtyku, tam pozostał, tylko chwilowo wyłączył transponder. Ale w rzeczywistości udał się w podróż po ropę do rosyjskiego portu” – tłumaczy rosyjski specjalista W. Juszkow. Nikt nie jest w stanie ustalić ilości dostarczanej w ten sposób rosyjskiej ropy. Statki są poza zasięgiem radarów, które śledzą dostawy rosyjskiej ropy. Rosja, ze względu na presję sankcji, przestała publikować dane zarówno o produkcji, jak i eksporcie rosyjskich węglowodorów, aby nie dawać USA i UE pretekstów do oskarżeń.

Drugi schemat, jak sugerują eksperci, jest pod wieloma względami podobny do poprzedniego. Tylko w tym przypadku tankowiec nie chowa się wchodząc do rosyjskiego portu i opuszczając go (już z rosyjską ropą). Robi to z włączonym transponderem, jego ruchy można śledzić na wyspecjalizowanych stronach. Ale ten tankowiec po prostu jedzie bez określenia konkretnego miejsca docelowego, jak pisze „Wall Street

Journal". Nie sposób zobaczyć, jak ten tankowiec przyjeżdża z rosyjską ropą do portu europejskiego, na przykład holenderskiego. Bo na pełnym morzu wyłącza transponder, potajemnie zbliża się do większego tankowca, do którego przeładowuje rosyjską ropę. A już duży tankowiec dostarcza czarne złoto do europejskich portów.

Tak więc zachodni analitycy śledzący ruch rosyjskiej ropy mogą uwzględnić w statystykach, oprócz oficjalnych dostaw, również dostawy w ramach drugiego, na wpół szarego, schematu. Ale eksport rosyjskiej ropy, zgodnie z pierwszym schematem, nie może być w żaden sposób uwzględniony. Oznacza to, że w rzeczywistości spadek podaży może być znacznie mniejszy niż szacunki tego samego Bloomberg'a, a nawet całkowicie nieobecny. „Nie da się powiedzieć na pewno, ale wydaje mi się, że nie eksportujemy tak mało, aby dostawy spadły nawet o 25%. Sytuacja zmienia się prawie codziennie. Ogólnie rzecz biorąc, jeśli nie nastąpi zaostrożenie sankcji, sytuacja się wyprostuje, wolumen eksportu ulegnie normalizacji, a upusty zmniejszą się. Wraz z wygaśnięciem umów z Europejczykami umowy będą zawierane z dostawcami azjatyckimi, w szczególności z Indiami i Chinami” – podpowiada Juszczak.

Dlaczego tankowiec wahadłowy (ukryty lub nie ukryty) sam nie dostarcza rosyjskiej ropy do portów europejskich, ale przenosi ją na pokład większego tankowca? Przecież UE nie wprowadziła jeszcze embarga na ropę, wejście do europejskich portów jest ograniczone tylko częściowo? Według Juszczaka to nie przypadek, że wahadłowiec przeładowuje rosyjską ropę na morzu na tankowiec o dużej nośności. „Takie tankowce mogą być używane do mieszania rosyjskiej ropy z innym gatunkiem tego paliwa i otrzymuje status trzeciej klasy, która nie podlega sankcjom”.

Jeśli zmieszamy oleje pochodzenia rosyjskiego z innym olejem w proporcji 49% do 51%, to według kryteriów międzynarodowych, zamienia się w „łotewski”, „uzbecki” lub jakkolwiek inną mieszankę. Niemal niemożliwe staje się udowodnienie, że jest tam rosyjska ropa. „Nie jest zabronione przenoszenie oleju z

jednej strony na drugą. I w tym przypadku nie ma ryzyka dla firmy, która dostarcza rosyjską ropę nabywcy w ramach innej” – mówi Juszczkow.

Czego boją się firmy transportowe? Pierwszym ryzykiem jest reputacja, o której mówią zachodnie media. Politycy jako pierwsi zawstydzili Shell za kupowanie rosyjskiej ropy ze zniżką. Koncern musiał się usprawiedliwiać przed mediami. Formalnie jednak drugi szary sprzedaży paliwa jest legalny, a zdaniem gazet nie ma już rosyjskiej ropy w transporcie.

Ważniejszy jest inny czynnik. „Istnieją problemy związane z ubezpieczeniem tankowca z rosyjską ropą z powodu sankcji. Firmy transportowe muszą wykupić ubezpieczenie przy wejściu do portu. To jest osobna operacja. Stwarza to dodatkowe ryzyko represji i dodatkowe koszty” – czytamy w WSJ. Problemem jest to, że banki przestały finansować transakcje z rosyjską ropą, a koszty ubezpieczenia tankowców z rosyjską ropą gwałtownie wzrosły.

Jeśli UE zdecyduje się nałożyć embargo na ropę, te „irańskie” plany staną się sposobem na obejście sankcji. „Pojawia się pytanie, czy będziemy mieli wystarczająco dużo tankowców, aby przetransportować całą ilość ropy drogą morską w przypadku oficjalnego zakazu przez Brukselę? W końcu będziemy musieli też eksportować drogą morską te ilości, które kiedyś przechodziły przez ropociąg Drużba. A potem potrzebnych będzie więcej tankowców – zastanawia się Juszczkow.

Jego zdaniem Rosja będzie zmuszona korzystać z takich szarych schematów raczej na Bałtyku, gdzie otoczenie jest wrogie wobec Moskwy, ale na Morzu Czarnym sytuacja jest inna. „Na Morzu Czarnym jest Turcja, która może stać się dla Rosji pośrednikiem w sprzedaży naszej ropy na rynku światowym, ale oczywiście nie za darmo. „Turcja może również mieszać naszą ropę z azerbejdżańską lub inną ropą” – uważa Igor Juszczkow.

Kolejnym partnerem Rosji na południu mogłaby być Bułgaria, o

ile oczywiście UE nie nałoży embarga na ropę. Sofia ma szansę stać się punktem wejścia rosyjskiej ropy na rynek europejski pod przykrywką innej ropy, na której bułgarski biznes może dobrze zarobić. „Turcja może stać się złożonym graczem. Może nie tylko zalegalizować rosyjską ropę i produkty naftowe, ale absolutnie wszystkie towary z Europy mogą przechodzić przez Turcję, która teraz nie może bezpośrednio dotrzeć do Rosji przez arterie samochodowe i morskie” – podpowiada ekspert FNEB.

Nie tylko Chiny i Indie są zainteresowane tym, aby Rosja nie wstrzymywała produkcji w przypadku embarga naftowego UE i była w stanie przekierować ją na inne rynki. Jest tym zainteresowana sama Europa, a nawet Stany Zjednoczone, które cierpią z powodu kryzysu paliwowego z powodu wzrostu światowych cen ropy. „Jeśli Rosja zmniejszy wydobycie ropy, ucierpią wszystkie kraje importujące. Ponieważ cała pozostała na rynku ropa stanie się jeszcze droższa” – podsumowuje rosyjski think tank.

Autorstwo: Marcin333

Źródło: WolneMedia.net