

Rosyjska ropa transportowana przez „flotę widmo”

5 marca 2023

Rosyjska ropa ciągle znajduje odbiorców na świecie. Jednak nawet ci, którzy stale śledzą jej transport morski mają problemy z ustaleniem, kto ją transportuje. Im bardziej rozszerzają się zachodnie sankcje nałożone na Rosję w związku z wojną na Ukrainie, tym szybciej rośnie liczba – jak to określa CNN – „tajemniczych tankowców” obsługujących rosyjski eksport.

Specjaliści z branży oceniają, że wielkość „floty widmo” obejmuje 600 statków, czyli 10 procent wszystkich dużych tankowców na świecie, a liczba ta ciągle rośnie. Często nie wiadomo, kto jest właścicielem, ani w czyim użytkowaniu są statki obsługujące rosyjski eksport ropy. Odkąd przewóz rosyjskiej ropy stał się bardziej skomplikowany, wielu europejskich armatorów wycofało się z niego. Ale na rynku przewozów pojawili się nieznani dotąd gracze.

Niektórzy przewoźnicy mają swoje „przykrywki” w postaci firm zarejestrowanych w Dubaju i Hongkongu. Niektóre z nich kupują statki od europejskich armatorów. Czasem ze względu na swój wiek statki te przeznaczono wcześniej na złom.

„Flota widmo” ma coraz większe znaczenie dla Moskwy. Umożliwia jej ona rezygnację z usług zachodnich armatorów, którzy podlegają różnym ograniczeniom w przypadku transportu rosyjskiej ropy i wyrobów przemysłu petrochemicznego, jak na przykład diesel. Tymczasem Rosja zaopatruje ogromny i stale rosnący rynek w Chinach i Indiach.

Dostawy do odległych odbiorców wymagają posiadania dodatkowych statków. Armatorzy muszą jednak w tym przypadku działać w trudnych warunkach i przy dużym ryzyku odkąd państwa grupy G7 narzuciły limity cenowe na rosyjską ropę.

Zwiększanie się „floty widmo” pokazuje dramatyczne zmiany, jakie zaszły na światowym rynku paliw. By utrzymać eksport, drugi największy eksporter ropy zmienił istniejące od dziesięcioleci zasady handlu paliwami i doprowadził do podziału rynku na dwie części.

Część armatorów nie wozi w ogóle rosyjskiej ropy. Istnieje również część armatorów zajmujących się prawie wyłącznie transportem rosyjskich surowców. Tylko niewielka część właścicieli statków pracuje dla obu stron.

Odkąd Europa odcięła się od dostaw energii z Rosji, obniżyły się ceny dla jej nabywców w Azji. W tej sytuacji Chiny zwiększyły zakupy rosyjskiej ropy do średnio 1,9 miliona baryłek dziennie w 2022 roku, co stanowi wzrost o 19 procent w porównaniu z rokiem 2021. W przypadku Indii wzrost był jeszcze szybszy. Wyniósł on aż 800 procent i wynosi 900 tysięcy baryłek dziennie.

Eksport do Chin i Indii osiągnął rekordową wartość, odkąd Unia Europejska wprowadziła zakaz importu rosyjskiej ropy drogą morską. Jednocześnie zwiększa się eksport rosyjskiej ropy do Turcji. Rosyjska flota okazała się zbyt mała, by sprostać potrzebom obsługi eksportu. To był początek szybkiego rozwoju „floty widmo”.

Matthew Wrigh z firmy Kpler dzieli statki transportujące rosyjską ropę na „ciemne” i „szare”. Szare statki, są to jednostki sprzedane przez armatorów, głównie europejskich firmom z Bliskiego Wschodu i Azji. Firmy te wcześniej nie zajmowały się transportem morskim. Ciemne statki należą do armatorów z Iranu i Wenezueli, a używa się ich do omijania sankcji nałożonych na transport rosyjskiej ropy.

Wrigh twierdzi również, że istnieją dowody, że armatorzy maskują swoje przewozy, wyłączając transpondery statków, przez co niemożliwa jest ich identyfikacja i lokalizacja.

Chociaż Unia Europejska wprowadziła zakaz importu rosyjskiej

ropy drogą morską, nie ma przepisów zabraniających transportu i ubezpieczania rosyjskich ładunków trafiających do innych krajów. Jedynym warunkiem, jakie muszą spełnić transporty, jest respektowanie maksymalnej ceny na ropę narzuconej przez grupę G7. Dlatego ponad 30 procent rosyjskiej ropy transportują legalnie przewoźnicy z Europy.

Jednak przewoźnicy ryzykują swoją reputację oraz możliwość wejścia w konflikt z prawem, jeśli limit cenowy eksportowanej ropy zostanie przekroczony. Sama Rosja również chce zerwać współpracę z zachodnimi armatorami. Ta sytuacja prowadzi do powstania nowej grupy przewoźników, której aktywność jest trudniejsza do monitorowania.

„Flota widmo” nie jest zjawiskiem nowym. Wcześniej zajmowała się ona nielegalnym transportem ropy z Wenezueli i Iranu. Jednak podczas wojny na Ukrainie zjawisko znacznie się rozwinęło. Rosja potrzebuje obecnie cztery razy więcej statków niż przed wojną na Ukrainie, by przekierować swój eksport z Europy do Chin i Indii.

Popyt gwarantuje ogromne zyski dla armatorów, co zachęca do „przejścia na ciemną stronę”. CNN szacuje, że 25 do 35 statków sprzedaje się miesięcznie dla „floty widmo”. Jedna czwarta tankowców sprzedawanych obecnie na świecie trafia do nieznanych nabywców.

Perspektywy zysków płynących z transportu rosyjskiej ropy są coraz bardziej pociągające. Chiny potrzebować będą coraz więcej paliw, ponieważ ich gospodarka odbija się po spowolnieniu spowodowanym polityką „zero tolerancji dla COVID”.

Ponieważ coraz więcej statków zaczyna obsługiwać transport z Rosji, rosną koszty transportu na Zachodzie. Z drugiej strony wiele firm obsługujących „Flotę widmo” posiada najprawdopodobniej rosyjski kapitał, co zwiększa zyski trafiające do Moskwy. Dodatkowo użycie „floty widmo” umożliwia

Rosji sprzedaż ropy w cenach przekraczających limity narzucone przez grupę G7.

Armatorzy i załogi statków „floty widmo” ponoszą dodatkowe ryzyko, Używane statki są stare i często pozbawione niezbędnej konserwacji, co zwiększa ryzyko katastrof morskich.

Autorstwo: Wojciech Ostrowski

Na podstawie: CNN.com

Źródło: [MagazynFakty.pl](https://magazynfakty.pl)