

Szczyt dywersyfikacji

hipokryzji

15 maja 2024

Mało delikatnym było niegdyś pytanie o szczyt hipokryzji. Ilustrowała go sytuacja, w której zrzucając teściową ze schodów, zapytalibyśmy nieszczęsną – jak jej leci.

Z danych agencji Reutersa za ubiegły rok, wzrost importu rosyjskiej ropy przez Indie według danych z kwietnia 2023 r. spowodowany był nie tylko zapotrzebowaniem rozwijającego się subkontynentu. Rafinerie Indii z łatwością zorientowały się, że kontynent Europy nie może funkcjonować bez paliw. Szybko wykorzystując sytuację europejskiej alergii politycznej na wszystko, co rosyjskie, rafinerie Indii z dotychczasowych dostaw do Europy w ilości 154 000 baryłek ropy dziennie (brd), zwiększyły dostawy na tenże rynek do 200 000 brd w kolejnych miesiącach.

Wcześniej (przed wojną na Ukrainie) Indie importowały niewielkie ilości paliw z Rosji ze względu na wysokie koszty transportu, co oznaczało 970 000 brd – 981 000 brd stanowiące 20% importu. Umowy terminowe podpisane przed rokiem między rosyjskim producentem ROSNEFT a hinduskim IOC.NS przewidują możliwość zwiększenia dostaw.

Odrzucony przez europejskie władze polityczne import rosyjskich paliw zagwarantował Indiom błyskawiczny wzrost o 12-16%. Aktualny popyt Europy na tzw. czyste paliwo odrzutowe pokrywane jest przez dostawy z Indii w wysokości 50% potrzeb rynkowych. Głównymi nabywcami w Europie są Francja, Turcja, Belgia, Holandia. Ilości stale rosnącego zapotrzebowania w zeszłym roku kalkulowano na dodatkowe 40 000 brd – 42 000 brd.

Znaczącym importerem wszystkich rodzajów paliw – diesla, paliwa odrzutowego i benzyny VG0 są Stany Zjednoczone importujące 65-80% całkowitej produkcji rafinerii Indii. Dla

porównania w latach 2021/22 Indie eksportowały do USA jedynie 500 baryłek VG0.

Reprezentująca wszystko, co nowo europejskie Ursula von der Leyen uroczyście witała w Kopenhadze pierwszy zmodernizowany transportowiec napędzany metanolem, który zwiastować miał troskę o klimat i gwarantować tysiące nowych miejsc pracy. Eksperci energetyki stawiają sprawę inaczej. Nie ma problemu w doborze paliw, ale jest i to poważny dylemat z ich dostępnością i ceną jako decydującymi o warunkach opłacalności. Żadna firma nie podejmuje się inwestycji w nowe rozwiązania bez zrobienia rachunku opłacalności, o czym mówi specjalista fińskiej gospodarki morskiej Roger Holm. Bez tego nikt nie podpisze umowy o współpracę z firmą o mglistej perspektywie opłacalności. Nie ma więc chętnych do modernizacji istniejącego zasobu jednostek pływających, które miałyby obsługiwać transport morski w oparciu o umowy 25-letnie.

Hipokryzja polityczna trwa w najlepsze. Sprzedawca tuż za miedzą nie podoba się, ale odległy pośrednik surowca pochodzącego z tego samego źródła może zarobić, reeksportując go po cenie zgodnej z zasadą rynku: przy dużym zapotrzebowaniu, klient zapłaci każdą cenę.

Dlaczego nie pisze i nie mówi o tym propagandowe ministerstwo wojny zwane MSZ, ministerstwo gospodarki, rozwoju? Temat nieobecny, więc problemu jakby nie ma. Tylko „jakby”, a my w roli teściowej.

Opracowanie: Jola

Na podstawie: [Reuters.com](https://reuters.com)

Źródło: WolneMedia.net