

Jak rosyjska ropa umknęła nagonce



Zachód przystąpił do polowania na grubego zwierza. Na największego światowego eksportera ropy i paliw. Chciał uczynić Rosję naftowym pariasem, którego nie przyjmuje na salonach. I któremu przede wszystkim odbiera się pieniądze.

Po wybuchu ukraińskiej wojny, Ameryka przystąpiła do wojny handlowej z Rosją. Wprowadziła błyskawicznie embargo na import rosyjskiej ropy, to samo zaleciła Europie. Ta wykonała polecenie, choć szło to boleśnie i długo. Później nastąpił kolejny etap odbierania Moskwie dochodów z eksportu. Zachód wprowadził „pułap cenowy” – zakaz kupowania i transportu ropy rosyjskiej powyżej pewnej ceny (na początek ustalono ją na 60 USD). Głównym wykonawcą tego zlecenia były europejskie floty tankowców, banki, ubezpieczyciele. Tak rozpoczęło się polowanie na rosyjską ropę po całym świecie. Miało ono zagłodzić niedźwiedzia, a jakie przyniosło efekty?

Warto wspomnieć, że to polowanie na grubego zwierza: w 2021 r. Rosja wydobyla 13% światowej ropy (536 mln ton), więcej wydobyły tylko Stany (711 mln). Wyeksportowała z tego 264 mln ton ropy (13% globalnego eksportu), a produktów 150 mln ton (12%).

Rosja na samym początku została uderzona finansowo, po pierwsze zabranie jej pieniędzy złożonych w zachodnich bankach, po drugie rosyjska ropa była wyceniana o 25-35 USD na baryłce taniej niż Brent. To dla budżetu rosyjskiego

miesięczne straty rzędu 2 miliardów dolarów. Wszyscy chcieli zarobić na zagonionym do narożnika eksporterze. Rosyjska strategia utrzymania rynku i dochodów miała swoją cenę i kazali ją sobie płacić tak nabywcy – obniżając cenę zakupu, jak i wszyscy po drodze – transport, podwyższający piekielnie opłaty za przewóz, i ubezpieczyciele, którzy windowali w górę stawki, o ile w ogóle chcieli ubezpieczyć cargo. A bez tego – nie wejdiesz do żadnego portu. A wcześniej, latami różnica między rosyjską ropą a globalną ceną Brent wynosiła zaledwie 1,5 dolara.

Jedną ścieżką ucieczki niedźwiedzia przed nagonką były układy państwowe z państwami Azji, gdzie Rosja przekierowała dostawy, głównie do Indii i Chin. Zachód naciskał, by nie kupowali, ale te nie podporządkowały się. Jak zadeklarował Hardeep Singh Puri, minister ds. ropy, „Indie są suwerennym państwem i egzekwują swoje prawo zaopatrywania się w ropę tam, gdzie ceny są najkorzystniejsze”. Ten model się rozwija – właśnie ruszają rosyjskie dostawy do Pakistanu, gdzie można dostarczyć kilka milionów ton ropy rocznie, a rozliczane będą w walutach „krajów zaprzyjaźnionych”. W ten sposób powstanie jeszcze jedna drobna kreska na diamentowej kolumnie dominacji dolara w światowym handlu, dającej bogactwo i władzę Ameryce.

Ale nie tylko państwa, także biznes. Ktoś mający wystarczająco dużo odwagi i sprytu, no i zasobów oczywiście, może w takiej sytuacji niezwykle się wzbogacić. I właśnie w szarej strefie globalnego ładu, mieści się pewna część odpowiedzi na pytanie, jak to się stało, że ten potężny Zachód, skupiający ponad 60% światowego bogactwa przeciwko Rosji, nie mógł zagonić niedźwiedzia do narożnika tam, gdzie to najważniejsze – w światowym handlu ropą?

Jak tylko zaczęto mówić o sankcjach, rozpoczął się ruch w interesie w handlu tankowcami. Kupowali je Rosjanie (nie zawsze rejestrowani w Rosji), ale także Emiraty, Indie, Bliski Wschód i Azja, nie kryjąc nawet, że to dla przewozu rosyjskiej ropy. Run na tankowce był potężny, szybko sprzedawano

Suezmaxy, Aframaxy, tankowce klasy MR. Przed wojną 70% morskiego eksportu rosyjskiej ropy było obsługiwanych przez kraje zachodnie (dzisiaj: niedružestwiennyje), a niecałe 20% obsługiwały rosyjskie statki i instytucje. Teraz krajobraz wygląda zupełnie inaczej: kraje nieprzyjazne dalej obsługują 40% przewozów, Emiraty 15% i Chiny 13%. Reszta (jedna trzecia) to firmy rosyjskie albo nieznanego właściciela. To oczywiście zwiększa koszty transportu i eksportu, ale przy coraz większej własnej flocie, coraz więcej też zarabiają na tym Rosjanie, a coraz mniej – Zachód. **Floty europejskie, które przewoziły wcześniej 2/3 rosyjskiej ropy, biorąc udział w tej nagonce, utraciły już prawie połowę przewozów.**

Małowniczą, taką prawie piracką, ścieżką wyślizgiwania się niedźwiedzia z obławy było szmuglowanie rosyjskiej ropy i produktów. Zaczynało to się zwykle od wyłączenia transpondera (UKF) systemu AIS, umożliwiającego lokalizację tankowca. Potem odbywała się operacja STS (ship-to-ship), czyli przeładunek towaru na morzu. Przy rosyjskich portach eksportowych po wejściu w życie sankcji utworzyły się huby przeładunków morskich. Ekspansja zjawiska jest zaskakująca, jeśli na Morzu Śródziemnym jesienią nie przeładowywano jeszcze nic, a w lutym '23 przeładunki przekroczyły 22 miliony baryłek. To 20 dużych Aframaxów, to 15% całego rosyjskiego eksportu. Takie centra przeładunkowe utworzyły się błyskawicznie przy wybrzeżach Grecji, Malty, Gibraltaru, tak jak kilka lat wcześniej dla obsługi szarego eksportu wenezuelskiej i irańskiej ropy powstały przy emiratach, Omanie czy Malezji.

Sprawność rosyjskich nafciarzy zadziwiła, o jej efektach już w najbliższym numerze Myśli Polskiej.

[Andrzej Szczęśniak](#)

Wbrew temu co twierdzą, USA masowo importują rosyjską ropę



Indyjski «*The Telegraph*» podaje, że podczas gdy USA zakazały własnym obywatelom oraz sojusznikom kupowania rosyjskiej ropy, w rzeczywistości masowo ją importują – nie naruszając przy nałożonych przez siebie tzw. sankcji. <https://www.telegraphindia.com/business/indias-breaking-all-records-for-buying-russian-oil-but-who-is-the-surprise-buyer/cid/1910044>

Indie kupują ponad 1,7 mln baryłek dziennie rosyjskiej ropy. Ropa ta jest rafinowana przez *Nayara Energy* oraz *Reliance Industries*, a następnie legalnie odsprzedawana do USA.

Oznacza to, że wojna gospodarcza USA nie uderza w Rosję, ale w jej europejskich sojuszników, którzy jako jedyni są pozbawieni rosyjskich węglowodorów. Należy to rozpatrywać w kontekście sabotażu gazociągów *Nord Stream 1* i *Nord Stream 2* – który pozbawił Unię Europejską jej głównego źródła energii.

Waszyngton doskonale zdaje sobie więc sprawę, że Moskwa nie najechała na Ukrainę, ale próbuje przeforsować rezolucję Rady Bezpieczeństwa nr 2202. Cała atlantycka propaganda nie ma na celu zmobilizowania wojsk sojusznicznych przeciwko Moskwie, ale zmanipulowanie Europejczyków do zaakceptowania recesji gospodarczej, narzuconej w duchu raportu Paula Wolfowitza (na zdjęciu poniżej) przygotowanego dla Pentagonu w roku 1992.

Sekretarz stanu Antony Blinken i jego zastępca, Viktoria Nuland, należą do tej samej klikki ideologicznej co Wolfowitz (tj. klikki tzw. «Straussian», o których poniżej).

- [Thierry Meyssan: To «Straussianie» są tymi, którym Rosja wypowiedziała wojnę](#)
- [Unia Europejska rzucona na kolana przez Straussian](#)

W roku 1992 Wolfowitz pisał: «*Chociaż Stany Zjednoczone popierają projekt integracji europejskiej, należy zachować ostrożność, aby zapobiec powstaniu czysto europejskiego systemu bezpieczeństwa, który mógłby osłabić NATO, w szczególności jego zintegrowaną strukturę dowodzenia wojskiem*».

Dla Pentagonu, głównym wrogiem nie jest Rosja, ale niepodległa Europa.

[Źródło](#)

Do Portu Gdynia przypłynął największy w tym roku tankowiec



Do Portu Gdynia przypłynął największy w tym roku

zbiornikowiec, którego nośność wynosi blisko 50 tys. DWT. Jednostka „Torm Loieuse”, pływająca pod duńską banderą, dotarła z Primorska (Rosja) i przywiozła olej napędowy.

Kierownik działu marketingu Portu Gdynia Marcin Wojciechowski poinformował w poniedziałek, że tankowiec dostarczył 37 tys. ton oleju napędowego, który trafi do bazy Paliw PERN w Dębogórz k. Gdyni (Pomorskie).

Statek „Torm Loieuse” mierzy 183 metry długości przy szerokości 32,5 metra.

W Porcie Gdynia przeładowano w 2019 r. 1862,7 tys. ton paliw płynnych. „Port Gdynia specjalizuje się w przeładunku gotowego oleju napędowego, który rurociągiem po dnie trafia do bazy Paliw PERN w Dębogórz” – podkreślił Wojciechowski.

„w związku z obserwowanymi wzrostami przeładunków paliw płynnych na rynku transportu morskiego Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. podjął decyzję o wdrożeniu programu inwestycyjnego mającego na celu modernizację Stanowiska Przeładunku Paliw Płynnych w Porcie Gdynia (SPPP). Stanowisko umiejscowione przy falochronie, wyposażone zostało w nowy nalewak wraz z fundamentem i instalacjami przynależnymi, który do użytkowania został oddany w marcu 2020 r.” – podał.

Przebudowana została także stała instalacja gaśnicza wraz z wymianą istniejących działek gaśniczych oraz instalacji zasilania i sterowania. Dzięki temu poszerzono m.in. obszar stref gaszenia, co umożliwi obsługę szerszych tankowców. Unowocześniona została również sama instalacja do przeładunku paliw. Do końca 2020 roku prognozowane jest również ukończenie modernizacji istniejącego, starszego nalewaka.

„łączny koszt wszystkich inwestycji, zrealizowanych przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. w celu modernizacji i zwiększenia możliwości przeładunkowych SPPP to 11 mln zł. Dzięki tym inwestycjom Port Gdynia ma szansę stać się

znaczącą lokalizacją na tym rynku w obrębie basenu Morza Bałtyckiego, a Baza Paliw w Dębogórze umocni swoją pozycję największego, niezależnego morskiego hubu paliwowego w tym regionie” – poinformował Wojciechowski.

W Bazie Paliw PERN w Dębogórze trwa budowa dwóch nowych zbiorników po 32 tys. m sześć. Planowany termin zakończenia inwestycji to 31 marca 2021 r. Po rozbudowie pojemność magazynowa obiektu wzrośnie do prawie 260 tys. m³.

Zbiorniki w Dębogórze to element II etapu rozbudowy baz paliw, należącego do programu Megainwestycji PERN. Pierwszy etap obejmował wybudowanie 4 zbiorników o łącznej pojemności 128 tys. m³. Drugi etap, obecnie realizowany, to 9 nowych zbiorników o całkowitej pojemności 222 tys. m sześć., również w bazach w Koluszkach, Boronowie, Rejowcu, Emilianowie i Małaszewiczach. Obecnie przygotowany jest III etap. Stopień jego realizacji będzie zależny od wzrostu konsumpcji paliw w kraju i zapotrzebowania na magazynowanie oraz obrót paliwami.

Autor: *Robert Pietrzak*