

Přes led do Asie: Ropa z baltských přístavů je přesměrována na Severní námořní cestu

infokuryr.cz/n/2023/05/19/pres-led-do-asie-ropa-z-baltskych-pristavu-je-presmerovana-na-severni-namorni-cestu

kuryr

19. května 2023



Hlavní dodávky ruské ropy byly přesměrovány do Asie: do Indie a Číny. Rosatom a ropné společnosti pracují na přesměrování dodávek ruské ropy z pobaltských přístavů na Severní námořní cestu (NSR). Nová cesta pro ruskou ropu do Asie bude ale kamenitá, varují odborníci. Každopádně baltské státy přijdou a miliony dolarů do svého rozpočtu za tranzit ruské ropy.

*„Embargo uvalené evropskými zeměmi na dodávky ruské ropy a ropných produktů se nejen stalo výzvou, ale také otevřelo nové okno příležitosti pro vznik další nákladní základny na NSR,“ – řekl na setkání s prezidentem v režimu telekonference generální ředitel Rosatomu **Alexej Lichačev**. Vysvětlil, že Rosatom společně s ruskými společnostmi řeší otázku přesměrování ruské ropy z baltských přístavů na Severní mořskou cestu jako nejbezpečnější a nejatraktivnější cestu.*

“Díky Severní mořské cestě bylo možné převést mnoho dopravních námořních aktivit ze západu na východ,” řekl šéf státní korporace.

Loni činil nákladní tok po Severní mořské cestě 34 milionů tun a letos je plánován na úrovni 36 milionů tun.

*„Prezident zároveň nařídil zvýšit tok nákladu podél NSR do roku 2024 na 80 milionů tun. To znamená, že za rok je nutné nějak zvýšit objem provozu více než dvakrát, ačkoli předtím bylo tempo růstu asi 6-10 % ročně,“ – říká analytik FG “Finam” **Alexander Potavin** . Poznává, že vzhledem k tomu, že konečným cílem NSR jsou rozvojové země Asie, nejjednodušší způsob, jak informovat o řešení tohoto problému, je přesměrovat lodě s ropou z Baltského moře do Číny přes polární šířky.*

Zpočátku měly hlavní objemy zajistit nové ropné a plynárenské projekty v Arktidě. Novatek a Rosněft stále slibují včasné spuštění Arctic LNG-2 a Vostok Oil, ale jak to dopadne, není známo.

*„Přední arktické společnosti – Novatek, Vostok Oil, Gazpromneft, Norilsk Nickel, Baimskaya, Severnaya Zvezda – se přihlásily k cílovému objemu nákladu. Pouze tyto společnosti musí v souladu s dohodami dodat do NSR letos minimálně 30 milionů tun, v roce 2024 minimálně 71 milionů tun a v roce 2030 více než 190 milionů tun,“ – řekl **Alexej Čekunkov** , ministr pro rozvoj Dálného východu a Arktidy, na setkání s prezidentem . Dodal, že s přihlédnutím k severní dodávce, tranzitním tokům a dalšímu nákladu je úkolem zajistit přepravní kapacitu 100 milionů tun do roku 2026 a 200 milionů do roku 2030.*

Otázkou přitom není jen dostupnost nákladu, ale také nové ledoborce, které je přepraví. Vedoucí Rosatomu oznámil, že jich bylo objednáno pět a jsou potřeba další čtyři.

Odborníci se domnívají, že přesměrování ropy z pobaltských přístavů do NSR nemůže být velké, pokud jde pouze o změnu trasy tankerů – zabere zhruba měsíční objem zásilek.

*„Další objemy přepravy ropy po NSR lze odhadnout na 5-7 milionů tun bez výrazné modernizace. Protože většina nákladu jde asijským směrem, je přesun nákladu do NSR technicky oprávněný,“ – říká nezávislý průmyslový expert **Maxim Khudalov** . Podle jeho názoru takové rozhodnutí umožní lépe otestovat schéma zapojení lodi.*

Soudě podle délky tras nabídne Severní mořská cesta nejkratší cestu pouze do přístavů na východním pobřeží Číny, čímž se současná trasa zkrátí o 3–4 tisíce mil. Přitom například do Indie je současná trasa z baltských přístavů přes Suezský průplav pohodlnější, protože je téměř dvakrát kratší – 7,7 tisíc mil oproti téměř 14 tisícům mil.

A to není vše, říkají odborníci.

*Rosatom je provozovatelem Severní námořní cesty. Zajímá se o její rozvoj a ekonomický a politický význam trasy vzrostl. Koncern slibuje celoroční navigaci a je pro něj důležité zajistit, aby bylo co zajistit rozvody. Otázkou ale nyní je, kdy a do jaké míry je Rosatom připraven poskytnout pomoc při lámání ledu a zda to bude celoroční. Dnes máme letní plavbu na Severní námořní cestě, ale se zimní plavbou jsou problémy. Také, jaká bude rychlost, – říká **Igor Juškov**, přední analytik FNEB a expert na Finanční univerzitě pod vládou Ruska . Navrhuje, že zatímco “Rosatom” nemůže poskytnout rychlou elektroinstalaci – dokud nebude postaven ledoborec “Leader”, který může poskytnout komerční rychlost.*

Analytik FG “Finam” Alexander Potavin poznamenává, že pro přepravu po NSR je nutné objednat speciální tankery, které se v Rusku sériově nevyrábějí. Pro celoroční doprovod nákladních lodí na východ přitom není dostatečný počet ledoborců.

„Vývoz ropy z pobaltských přístavů navíc znamená nutnost proplutí dánskými průlivy, což může v budoucnu představovat hrozbu omezení pro tankery s ruskou ropou pod záminkou jejich nejistoty nebo chybějícího evropského pojištění. Aby se tomuto riziku

předešlo, byl zpracován projekt odklonění baltského potrubního systému směrem k Bílému moři. Ruské společnosti se však domnívají, že tento projekt není v rámci současných investičních programů ekonomicky proveditelný,“ – říká analytik “Finam”.

„Tedy, čistě teoreticky, přes NSR by bylo možné přesměrovat do Asie celý objem exportu z baltských přístavů Ust'-Luga, Primorsk a Vysock, což je asi 6 milionů tun ropy měsíčně. Ale v situaci obrovských problémů ruské ekonomiky, nedostatku peněz na rozvoj zůstane tento projekt zatím na papíře a bude zrát ještě několik let,“ domnívá se Alexander Potavin.

INFOKURÝR

PRO

PRÁVO RESPEKT ODBORNOST