

La “flota en la sombra” y el desacople estratégico ruso-occidental

Autor: José Oriol Marrero Martínez. ORCID: 0009-0004-2702-3082. Cipi-Cuba

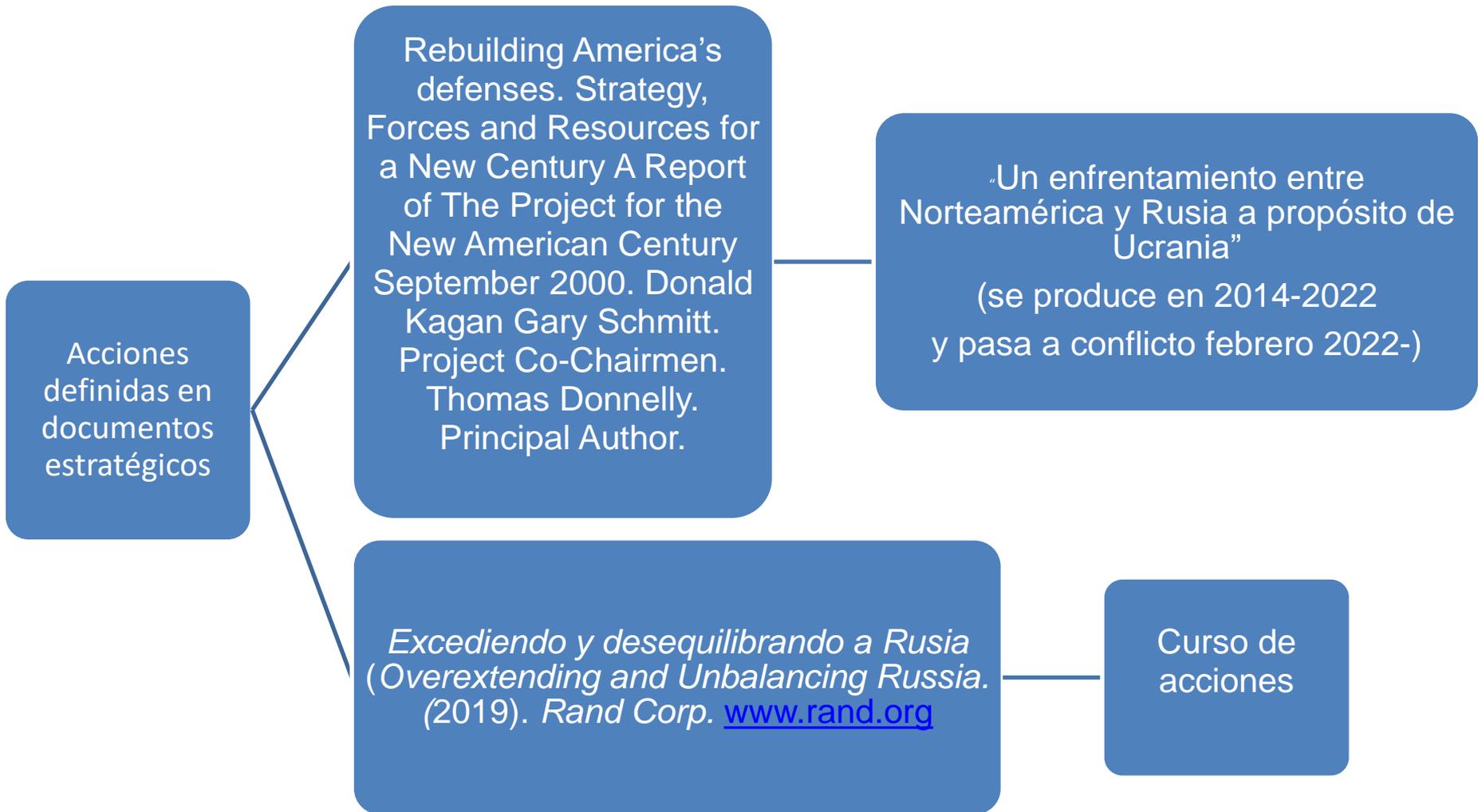
La flota

- 7 mil los buques petroleros
- 500 pertenecen a EE.UU.
- 800 metaneros (*GNL*)
- 45 millones de barriles diarios de petróleo, por mar.
- 95% de los seguros de petroleros contra derrames y colisiones pasa a través de miembros de *P&I* (*Protección e Indemnización*), con sede en Londres, que operan en la mayoría de las jurisdicciones.

Antes de las sanciones

El crudo ruso viajaba a través de un *sistema de oleoductos* hasta los puertos occidentales rusos. Desde allí los tanqueros llevaban la producción al *puerto de Rotterdam* y a otros puertos occidentales. La ruta media de los buques rusos solía ser de unos *10 días* y no existía necesidad de hacer intercambios de crudo *barco a barco*, o *ship to ship (STS)*, en altamar. Por ejemplo, entre los años 2020 y 2021, tanqueros de Grecia, Finlandia, Noruega, tuvieron presencia en el traslado de petróleo ruso.

La “flota en la sombra” y el desacople estratégico ruso-occidental



La “flota en la sombra” y el desacople estratégico ruso-occidental

Excediendo y desequilibrando a Rusia
(Overextending and Unbalancing Russia.
(2019). Rand Corp. www.rand.org)

Mayor vulnerabilidad de Rusia es
considerada su economía
dependiente de petróleo y gas

Estos ingresos pueden reducirse
de tres formas
(«no una acción militar que Rusia
ganaría»)

La “flota en la sombra” y el desacople estratégico ruso-occidental

Reforzar las sanciones económicas

Aumentar las exportaciones energéticas de EE.UU.

Obligar a Europa a disminuir su importación de gas ruso y sustituirlo por gas natural licuado transportado por mar “desde otros países”

La “flota en la sombra” y el desacople estratégico ruso-occidental

Reforzar las sanciones económicas

Aumentar las exportaciones energéticas de EE.UU.

Obligar a Europa a disminuir su importación de gas ruso y sustituirlo por gas natural licuado transportado por mar “desde otros países”

Fomentar la emigración de personal calificado, especialmente jóvenes.

En lo ideológico e informativo. Fomentar la contestación interna, minar la imagen de Rusia en el exterior. Para ello: 1. Excluirlos de los foros internacionales. 2. Boicotear los eventos deportivos internacionales que organiza.

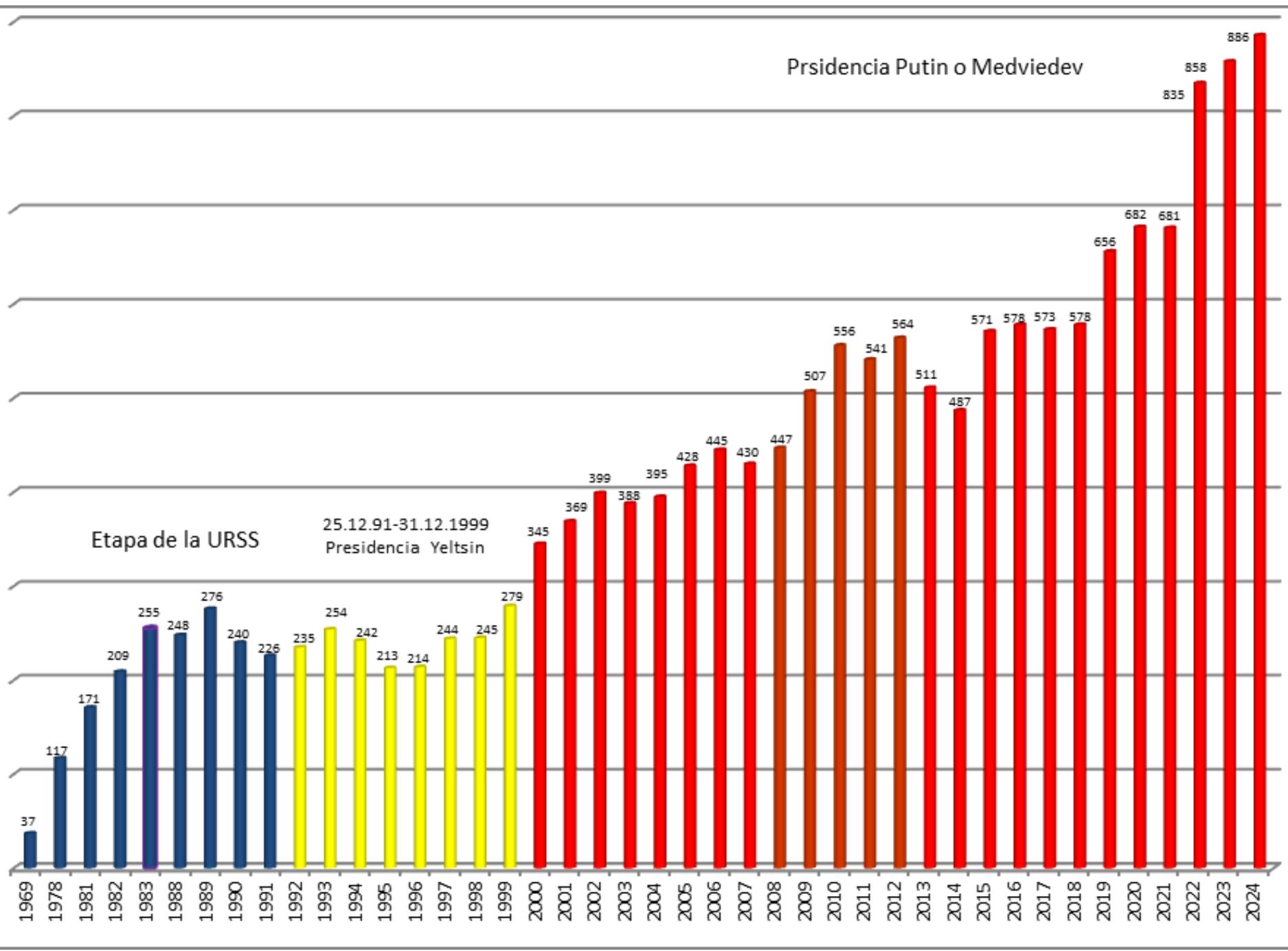
En el “sector geopolítico”. “Armar a Ucrania permitiría a EE.UU. explotar el punto central de la vulnerabilidad exterior de Rusia, pero habría que calcularlo cuidadosamente para mantener a Rusia bajo presión, **sin caer en un conflicto mayor, que ganaría.**

En el sector militar, los EE.UU. podrían disfrutar de altos beneficios, con bajos costos y riesgos, aumentando el número de tropas terrestres de los países de la OTAN que trabajan en una función antirusa.

EE.UU. puede disfrutar de altas probabilidades de éxito y altos beneficios, con riesgos moderados, sobre todo invirtiendo en bombarderos estratégicos y misiles de ataque de largo alcance dirigidos contra Rusia.

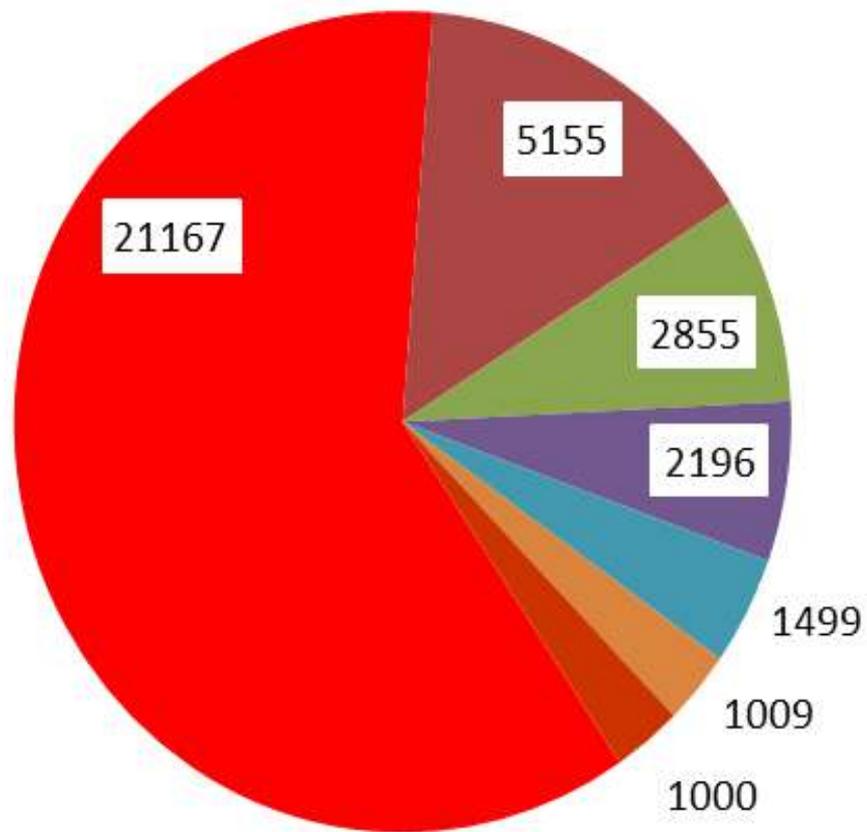
Abandonar el Tratado INF y desplegar en Europa nuevos misiles nucleares de alcance intermedio apuntando a Rusia supondría altas posibilidades de éxito, pero también presentaría altos riesgos.

Calibrando cada opción para obtener el efecto deseado, Rusia acabaría pagando el precio más duro en una confrontación, pero EE.UU. también tendría que invertir enormes recursos, que por tanto dejarían de estar disponibles para otros objetivos. Se trata también de una advertencia previa de un próximo gran aumento del gasto militar de EE.UU. y la OTAN, en detrimento de los presupuestos sociales.



Actualización hasta junio de 2024. 34 881 sanciones, 21 167 a la FR, 60,6%

Rusia Irán Siria Corea del Norte Bielorrusia Myanmar Venezuela



Sanciones: 14 paquetes desde 24.02.2022

Boicot a la compra de petróleo y gas. Hacia 2024 cayeron 80% las importaciones de gas ruso a Europa y 100% las de petróleo a EE.UU. Moscú debió reorientar sus exportaciones de hidrocarburos hacia consumidores sobre todo asiáticos, en primer lugar China e India. Este *cuasi* inmediato acople y conexión comercial entre Moscú, Beijing y Delhi, planteó un escollo a salvar: la necesidad de contar con una *flota de tanqueros* para el traslado de petróleo a miles de kilómetros.

Sanciones: 14 paquetes desde 24.02.2022

El 21.12.2022 *Banksta* citó a *Bloomberg*: el mayor operador de transporte marítimo de China y del mundo, *Cosco Shipping*, se negó a transportar petróleo desde Rusia, puerto de Kozmino, en el Lejano Oriente, desde donde se enviaba petróleo *grado ESPO* por una ruta corta, “a India y China”. Además la compañía griega *Avin International*, cuya flota incluye 35 petroleros también anunció un *boicot* al traslado de petróleo ruso.

Después de las sanciones

Prohibido el tránsito de petróleo ruso por puertos europeos y el uso de petroleros occidentales.

El Kremlin necesita encontrar un número suficiente de petroleros que puedan seguir transportando petróleo ruso” (*JP Morgan*): “algunos barcos ya están cambiando su país de registro y las empresas comerciales están trasladando sus oficinas *fuera del G-7*, lo cual fue corroborado por un representante del Tesoro de EE.UU.”

Medidas que se vio obligada a adoptar Rusia

Sovcomflot, uno líder mundial en el sector del transporte marítimo de petroleros “tuvo que cerrar su Filial en Chipre debido” (2005-mayo 2022). Operaba **110 petroleros** y poseía la mayor parte de la flota de petroleros del tipo *Aframax* del mundo. *Sovcomflot* debió vender 1/3 de su flota para “pagar préstamos de bancos occidentales sujetos a sanciones”.

Al menos **40 buques** de los 121 de su propiedad directa se están negociando para venta compradores en Dubái y China. La compañía rusa está actuando rápidamente”. *Lloyd's List* añadió que sus editores tienen confirmación de la venta de **ocho buques** de *Sovcomflot*, “cuatro de los cuales fueron transferidos a *Koban Shipping*, en Dubái.

The Wall Street Journal (WSJ), y medidas de Rusia

13 de mayo, 2022: *Sovcomflot* vendió **nueve petroleros** a empresas de Emiratos Árabes Unidos y Singapur, para saldar deudas. Ha vendido **cinco buques cisternas** a *Koban Shipping*, de Dubái, y **cuatro buques de GNL** a *Eastern Pacific Shipping*, de Singapur, quien pagó 700 millones de dólares al banco con el que la empresa rusa tenía. *Sovcomflot* también está negociando la venta de barcos con otras empresas, incluida *China Merchants Group Ltd*.

3 de junio, 2022. *Sovcomflot* trasladó su dirección y la mayor parte del personal a Dubái. Desde finales de abril había comenzado a matricular nuevamente su flota en Dubái, donde **comenzaría a alquilar petroleros a empresas de todo el mundo**, incluida la francesa *TotalEnergies* y, *Saudí Oil Co*.

Pero, debido a las sanciones, “no puede realizar actividades operativas, incluido asegurar la flota, realizar pagos y concluir transacciones”; sin embargo, “el traslado a Dubái debe ayudarle a mantener su negocio”.

La flota en la sombra

- Rusia, “habría reunido una flota de al menos **103 petroleros en 2022** para eludir las sanciones. «Ha estado adquiriendo buques petroleros *que habían acabado el ciclo de vida habitual del mercado*, para emplearlos como *flota secreta*, y que pudiesen **bombear crudo en paralelo**”, por lo cual, “el flujo de las exportaciones de petróleo no ha experimentado una muerte súbita como cabría esperar”. Llevan petróleo a *China, India, Turquía*.
- *Reuters*: “la flota *que opera en la sombra* podría alcanzar **el 20%** de la flota mundial de petroleros de crudo”. Los buques que transportan petróleo ruso han sido divididos en tres grupos principales: **Buques de propiedad rusa**; “**Flota oscura**” (buques ya implicados en el traslado de crudo de Irán o Venezuela); y “**Flota gris**” (buques reunidos “desde la invasión a Ucrania en 2022”).
- Ha aumentado considerablemente en el mercado el número de *compradores anónimos de nuevos tanqueros de entre 12 y 15 años*, si bien estos buques tendrán que ser desguazados en los próximos años. Los “compradores anónimos” habrían gastado *3 800 millones de USD* en la compra de **187 petroleros**, “desde que comenzó la guerra”. En noviembre de 2023, «la *flota gris* representó por primera vez, más de la mitad de las exportaciones de petróleo de Rusia occidental».
- Los buques de la *flota gris y oscura*, a veces denominados *flota en la sombra*, “utilizan **estructuras de propiedad opacas**, con rutas a través de jurisdicciones *offshore*, con un fuerte secretismo corporativo, para complicar las aplicaciones de las sanciones a los propietarios efectivos”.
- Según *Lloyd’s List Intelligence*, citada por *Reuters* en octubre de 2023, “el número de petroleros incluidos en la llamada “*flota en la sombra*” se estima en **535 buques** con una edad media de 23 años”. Y añade: «dos tercios de estos buques petroleros no tienen seguro de compañías occidentales».

La flota en la sombra

En febrero de 2023, la UE discutió la posibilidad de aplicar sanciones contra la compañía *SUN Ship Management*, con sede en Dubái, pues se cree que la estatal rusa *Sovcomflot* le transfirió a *SUN* casi toda su flota de **92 buques**, en abril de 2022, según dos diplomáticos citados por *Banksta*, el 14 de febrero de 2023.

Reuters. 1.03.2023. El precio de los envíos desde los puertos rusos del Mar Báltico a principios de marzo alcanzó *55 dólares por barril*, si bien en enero estaba por debajo de 40 dólares. Una razón de este aumento de precios del petróleo es que “había más gente dispuesta a transportarlo”, lo que obedeció a que desde principios del año 2023 los superpetroleros chinos de la clase *VLCC* se habían agregado a la *flota en la sombra* reunida por Rusia, como también se han sumado *los armadores griegos*.

Según *Bloomberg*. “Esas empresas han acumulado una flota de **270 tanqueros**, en su mayoría comprados a empresas occidentales que, de otro modo, probablemente los habrían vendido como chatarra”.

- ✓ Por ejemplo, aparece que el petrolero *Astro Sculptor* (luego, *Amber 6*) ya evidenciaba señales de su edad en octubre de 2022, cuando *en los pabellones griegos* los inspectores informaron de cuatro deficiencias: corrosión en la cubierta y medidores, termómetros defectuosos, generación de energía de emergencia y precauciones de seguridad contra incendios. Sin embargo, “cuatro años después el buque sigue surcando océanos: forma parte de la *flota en la sombra* de petroleros gestionados en secreto por el Kremlin y sus socios han reunido para transportar petróleo ruso tras su invasión a gran escala de Ucrania”. Ahora el petrolero *Astro Sculptor*, vendido en 2022 y rebautizado como *Amber 6*, es un caso concreto de buque de la “*flota gris*”. *Amber 6*, “*que ya no es griego*”, está gestionado por una empresa china con sede en la ciudad de Dalian; “*enarbola pabellón de Liberia*”, y “*ya no está asegurado por un proveedor occidental*”.
- ✓ A propósito, los buques registrados en Grecia “*fueron los segundos mayores transportadores de crudo ruso en noviembre de 2023*, pero sus 16 millones de barriles se vieron eclipsados por los 28 millones de barriles movidos por petroleros registrados en Emiratos Árabes Unidos y por los 23 millones de barriles movidos por buques de China y Hong Kong”.

CNN/Chevron

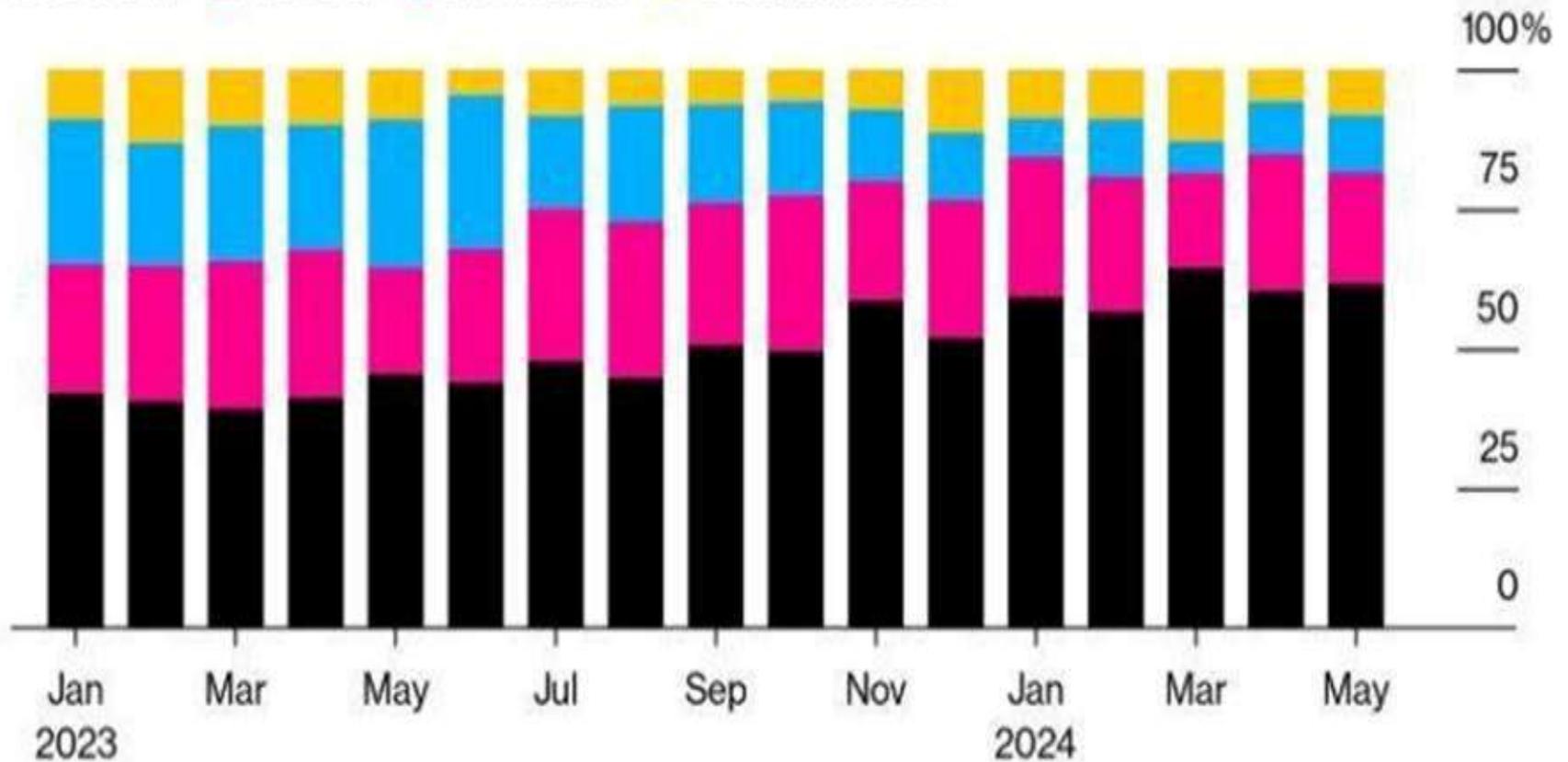
CNN. 2.03.2022. Rusia ha aumentado el número petroleros, cada mes *entran entre 25 y 35 barcos* a la *“flota en la sombra”*. Las exportaciones rusas de petróleo por vía marítima *“demostraron resistencia en febrero, a pesar de las nuevas restricciones de la UE”*. *“Rusia exportó una media de 7,32 millones de barriles diarios de petróleo crudo y productos derivados del petróleo”*, lo que *“está en línea con las entregas de diciembre y representa solo un 9% menos del máximo histórico alcanzado en enero”* ... *“la flota “conectada con contrapartes rusas crecerá 4 veces respecto a 2022, hasta llegar a las 600 unidades” (2023).*

Mike Wirth. Jefe del consejo de administración de *Chevron*. 6.03.2022: *«a pesar del cambio en la estructura de precios, Rusia continúa abasteciendo de petróleo al mercado mundial. Esta es una prueba directa de la baja eficacia del embargo. La forma más realista para que EE.UU. exporte recursos energéticos a Europa sigue siendo únicamente el suministro de GNL por mar”, pero “la limitación de la licuefacción de gas estadounidense y en la capacidad de la flota de gaseros, condenan a la UE a una perspectiva a largo plazo de escasez de energía, tras negarse a importar hidrocarburos de Rusia”*.

Shadow Fleet Growth

Russia increasingly relies on a shadow fleet of tankers to ship its oil

■ Shadow ■ Russian ■ G-7 nations ■ Other/unknown



Source: Vessel tracking data compiled by Bloomberg

Bloomberg

Reuters, Bloomberg

“La flota no controlada por occidente sigue creciendo”; los ingresos de Rusia por ventas de petróleo y gas en junio de 2024 crecerán casi un **50% interanual y ascenderán a 9 400 millones de dólares**.

*Base de Datos Mundial de transporte marítimo (Equasis), en: Bloomberg: «En los últimos tres meses al menos **ocho barcos** han sido adquiridos “por empresas poco conocidas en Dubái”*. Cuatro de ellos son *gaseros clase hielo*, los cuales “rápidamente han recibido permiso de Moscú para navegar a lo largo de la **Ruta del Mar del Norte**”. Expertos de *Bloomberg* ‘sospechan’ especialmente del gasero *Asya Energy*, que hace poco pasó por el *Mar Rojo*, siendo el primer transportista de GNL que pasa a través de este punto crítico desde enero de 2024. “En *Dubái y en otros lugares*”, se está formando un “pool” de buques cisternas *para transportar GNL ruso desde el Ártico*”.

Banksta reaccionó rápidamente, afirmando que si bien *Bloomberg* no pudo vincular directamente estos buques con las principales empresas rusas, “*los detalles son sorprendentemente similares a las maniobras para crear una flota petrolera nacional libre del control occidental*”.

Canal Arctic: “El juego al gato y al ratón con los americanos continúa; mientras sea rentable vender nuestro gas el proceso continuará, pues como dicen los propios estadounidenses, “*nada personal, solo negocios*””.

Financial Times contra Bloomberg

18 de noviembre 2023. Ningún país está cumpliendo con el *precio máximo* de *60 dólares por barril*, según funcionarios occidentales consultados; aunque *Bloomberg* afirmó que hacia mediados de noviembre de 2023, “las exportaciones rusas de petróleo cayeron drásticamente, luego de que EE.UU. comenzara a imponer sanciones contra la *flota en la sombra*”. *Bloomberg* dijo que, en la semana que finalizó el 19 de noviembre, los petroleros exportaron *2,7 millones de barriles por día desde los puertos rusos*, “el volumen mínimo en los últimos tres meses”, de acuerdo con datos aportados por el sistema de seguimiento de los barcos. En comparación con la semana anterior, “los volúmenes de exportación cayeron en 580 mil barriles por día, o un 16%, lo que representa un record desde principios de julio”.

Las reducciones en las exportaciones de petróleo que tuvieron lugar en la segunda quincena de noviembre resultarían efímeras. Durante 2023 la *flota en la sombra* transportó alrededor del 45% del petróleo ruso, sobre todo hacia China y la India. De abril a octubre los ingresos fiscales de Rusia procedente de las principales fuentes de *petrodólares* casi se duplicaron. Los ingresos netos de Moscú por ventas de petróleo solo en el mes de octubre de 2023, alcanzaron una cifra record de *11 300 millones de dólares*, o el 31% de los ingresos presupuestarios netos totales del país para el mes. “Las cifras de ingresos petroleros en octubre fueron las más altas desde mayo de 2022 y superaron cualquier mes anterior a la campaña de Ucrania”.

Armadores fuera de juego

Según algunos criterios, las nuevas sanciones contra Moscú por parte de Occidente solo provocarían que la *flota gris, oscura o en la sombra* se vuelva aún más cerrada y que cada vez más buques cisterna transportarán petróleo ruso, lo que traerá consigo un caos en el mercado mundial de buques cisterna, según un corredor marítimo con sede en Luxemburgo, quien afirmó que, en tan solo dos años la “*flota gris*” que transporta petróleo sancionado desde Irán, Venezuela y Rusia “ha aumentado ***desde 400 a 700 tanqueros***”. Después de la introducción de nuevas sanciones a los transportistas de petróleo y productos derivados de Rusia, **la flota “*gris*” se volverá aún más “*gris*”**.

Argus Media

El endurecimiento de las sanciones a las exportaciones de petróleo ruso provocó un aumento en los costos de transportación.

Desde diciembre de 2023 enviar un barril de petróleo ruso desde un puerto del Mar Báltico a China ha costado alrededor de 14,0 dólares, pero las sanciones occidentales representan más de la mitad de ese costo.

Entonces, Rusia está comprando una flota y ahorrando en la entrega, y **“ese dinero va a su propio bolsillo”**.

НЕФТЕГАЗОВЫЕ ДОХОДЫ БЮДЖЕТА В 2023–2024 ГОДАХ (МЛРД РУБ.)



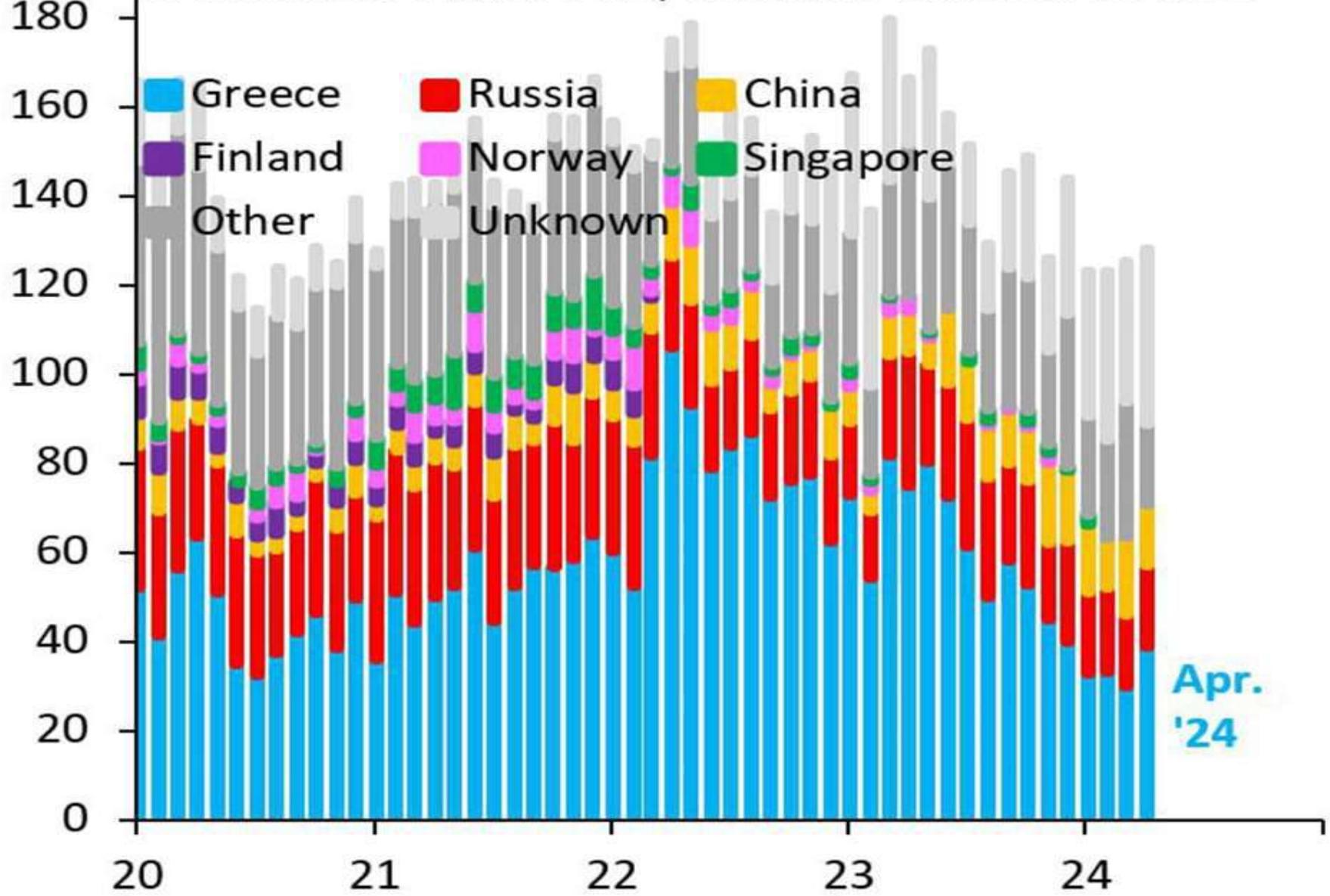
Grecia, Chipre, Malta

En diciembre de 2023 se aprobó el paquete de sanciones *número doce*, de la UE. La Comisión Europea propuso prohibir la venta de *petroleros viejos* a Rusia, así como a empresas que puedan utilizarlos para eludir las sanciones, al transporte de petróleo, con el fin de ‘evitar que Moscú construya una *flota en la sombra*’.

Sin embargo, dicha cláusula ***resultaría eliminada del texto del nuevo paquete de sanciones*** como resultado del disenso interno en la UE, pues los países mediterráneos plantearon la preocupación de que tal prohibición pondría en desventaja a sus compañías navieras. En adición, a comienzos de la última semana de diciembre de 2023

(casi no se conoció que Francia, Italia y España abandonaron la operación *Guardian de la Prosperidad* liderada por EE.UU. para asegurar el transporte marítimo en el Mar Rojo. Estos tres países, miembros de la UE y de la OTAN, se negaron a entregar sus buques de guerra al mando de la armada estadounidense. Australia, país miembro de AUKUS, se había negado anteriormente).

Cargo volume of oil tankers departing Russia by location of beneficial owner's HQ, in barrels mn. Source: BBG.



Apr. '24

Bloomber y los Hutíes

17.01.2024. *Bloomber*: los buques que transportan *petróleo ruso* “*continúan navegando por el Mar Rojo, a pesar de los ataques contra barcos mercantes por parte de la Hutíes de Yemen*”. «El número de petroleros que navega por el sur del Mar Rojo ha disminuido drásticamente durante el último mes, *pero*, el número de buques *vinculados a Rusia* ha disminuido mucho menos que otros”: “ningún petrolero *que transporta petróleo ruso* ha desviado todavía su rumbo para evitar el sur del Mar Rojo”. Ello “se aplica tanto a los barcos que son propiedad de la estatal *Sovcomflot*, como a los barcos que integran la ***flota en la sombra***”.

Gabón y la flota en la sombra

Hacia febrero de 2024 se hizo aún más evidente que la llamada *flota en la sombra* continuaba creciendo. EE.UU. comenzó a imponer sanciones también contra petroleros individuales y contra **empresas de Turquía** y de los **Emiratos Árabes Unidos**, que transportan petróleo ruso, lo que obligó a los petroleros de la *flota en la sombra* a **registrarse de nuevo en jurisdicciones menos populares**, apareciendo que, “*recientemente la principal de ellas ha sido Gabón*”.

Según *Windward AI*, 6.02.2024: «El número de barcos con bandera de Gabón ha aumentado **de 20 a más de 100 en un año**. Unos **50 barcos recibieron registro en Gabón en diciembre**; son propiedad de empresas rusas y anteriormente enarbolaban banderas de *Liberia y Panamá*”.

Who's Moving Russian Oil?

Cargoes of Russian oil loaded in 2023 by nationality of shipowner

	Total	Urals
Shadow	771	423
Greece	337	284
Russia	413	156
Others	142	92

Source: Ship tracking compiled by Bloomberg

La flota en la sombra: gato y ratón

“Los barcos petroleros se están esfumando, temen que si aceptan negocios rusos serán incluidos en la lista negra por un período y no podrán conseguir negocio en el futuro”.

Sin embargo, la demanda de energía es muy alta y debido a las sanciones el petróleo ruso se cotizaba aproximadamente *30 dólares más barato* que el crudo *Brent*, la referencia mundial. “Obtienes un gran descuento. El incentivo económico está ahí, si no te preocupan las sanciones”.

El adjetivo “*misterioso*” se asoció a que “los petroleros rusos apagan deliberadamente sus transmisiones para eludir las sanciones”, “ocultan su paradero y sus exportaciones”. Durante la semana del 12 de marzo (de 2022) se registraron “33 eventos de actividad oscura de petroleros rusos con productos químicos y petróleo, cifra un 236% más alta que el promedio semanal de 12 meses anteriores”, según dijo Ami Daniel, CEO de la firma *Windward*, que “utiliza inteligencia artificial para monitorear la industria marítima”.

Supuestamente los buques rusos comenzaron por “deshabilitar o manipular los *Sistemas de Identificación Automática (AIS)* en para ocultar su movimiento”, un hecho catalogado entonces por el Departamento del Tesoro de los EE.UU. como “*indicio*” de actividades “ilícitas o sancionables”.

La flota en la sombra: gato y ratón

“A medida que la guerra en Ucrania se extiende, los barcos petroleros rusos que transportan crudo y productos derivados del petróleo están desapareciendo de los sistemas de seguimiento; los barcos petroleros rusos se esfuman del mapa”.

El destino de las exportaciones de crudo ruso era “cada vez más desconocido”, y “este misterioso petróleo acumula 4,5 millones de barriles por día” (firma: *Rystad Energy*).

“Hay evidencia de que las refinerías de China e India, dos de los mayores consumidores de petróleo del mundo y las economías de más rápido crecimiento, *están comprando sigilosamente energéticos rusos*”.

La flota en la sombra: gato y ratón

Ante la incapacidad de lograr los efectos esperados, en la primera semana de mayo de 2023 los países del G7 plantearon que adoptarían una serie de medidas “contra la industria petrolera rusa, así como límites de precios”, para frenar la elusión de las sanciones, según anunció el periódico *Financial Times*.

“Las autoridades quieren *castigar a la flota de petroleros que transporta en secreto petróleo ruso*”.

Sin embargo, el 31 de mayo fue publicada una información según la cual:

“Seis petroleros utilizan tecnología avanzada para ocultar su verdadera ubicación. Estos petroleros son parte de una “*flota en la sombra*” que oculta su ubicación utilizando **tecnología para la suplantación de identidad**, para que parezca que navegan en un lugar cuando en realidad están en otro. Tres petroleros fingieron navegar hacia el oeste desde Japón, pero en realidad *se encontraban en terminales rusas, cargando petróleo a China*” .

Sobre la base del análisis de datos de transporte marítimo mundial compilados por *Bloomberg*, 29.04.2023, “solo el 16% de toda la carga rusa estaba asegurada por miembros del *Grupo Internacional P&I Clubs*, el nivel más bajo al menos desde principios de 2023”.

Por otro lado, “al utilizar los servicios de una empresa del G7”, es necesario obtener “documentos escritos”, pero estos **“*simplemente están falsificados*”**.

Gatik Ship Managment

Gatik Ship Managment, con sede en Mumbai, “de la que poco se conocía hasta el año pasado, ha montado una flota de **48 barcos cisterna con una capacidad total de más de 30 millones de barriles y un costo de 1 400 millones de dólares**”.

Gatik Ship Managment, registrada en la India, se convirtió en 2022 en un “importante transportista de petróleo procedente de Rusia”, con independencia de que perdió su seguro internacional, debido a una violación del mecanismo de “precio máximo”, según *Bloomber*.

Solo unos días después, se afirmó que «la hasta ahora desconocida compañía naviera india», se convirtió recientemente en uno de los «mayores armadores del mundo, con la adquisición de **58 petroleros** desde 2021, valorados en 1 600 millones de dólares”.

Esta flota se utilizó principalmente “para transportar *petróleo desde Rusia, sobre todo a puertos de la India*. Sus buques han transportado petróleo crudo por todo el mundo. Sin embargo, tras la adquisición por parte del grupo indio, empezaron a centrarse en gran medida *en la ruta Rusia-India*”.

La Odisea

Según la *Agencia Internacional de Energía (AIE)*, “*existe una odisea*” en las travesías de los buques para llegar a China y la India con el crudo ruso; que hoy “la situación es bien diferente”.

“Las exportaciones a Asia desde los puertos de Rusia occidental (incluida la zona del Ártico) *eran cantidades insignificantes antes de la guerra*”; los viajes actuales a la India y China tardan más de **30 y 50 días respectivamente**.

Sin embargo, “la India y China se han convertido en el principal destino del petróleo ruso desde que se implementaron las sanciones occidentales”.

El *petróleo*, constituye la mayor parte del crecimiento de todos los combustibles y derivados rusos, “*en el agua*”. El petróleo ruso “*en el agua*” se ha disparado en alrededor de **70 millones de barriles**, que significa un incremento del 180% interanual a finales de 2023. Aparece que a finales de 2023, la cantidad de petróleo, más derivados rusos (gasolina, diesel, nafta...) “en tránsito”, fue de **150 millones de barriles**, cantidad superior al promedio de 2019”

AIE: «se ha manifestado una *auténtica revolución de las rutas* que sigue el petróleo». Se considera que esta ‘historia’ viene fraguándose desde 2022, pero “**tiene mucho que ver**” que ver con la “**reapertura de China a la recuperación de la demanda global de crudo**”. Por ello, la “*flota fantasma*” de Rusia “*está trabajando a destajo* para que el crudo llegue a sus nuevos destinos”. **Se ha disparado el tiempo que se pasa el petróleo en el mar**. Las travesías son mucho más largas. Ello supone mayores emisiones y riesgos de tragedias.

Según la Agencia Internacional de Energía, **en 2022** la cantidad de *petróleo flotando* diariamente era menos de 40 millones de barriles. El incremento en el tránsito de petróleo o sus derivados procedente de Rusia, actualmente ha sido estimado en unos 20 millones de barriles, o un 30% más, pero “es probable que esta cifra aumente a medida que el impacto del embargo europeo sobre los productos derivados del petróleo coja forma”.

La Odisea: ship-to-ship (STS)

Se han multiplicado de un año a otro las operaciones *ship-to-ship* (STS), o *barco a barco*, hecho que influye sobre la transportación, pues el trasvase de petróleo **barco a barco** ha disparado la cantidad de días necesarios para el transporte marítimo.

Por ejemplo, en enero de 2023 se registraron unas **180 operaciones barco a barco**, cifra que duplica el promedio de 2021, según la AIE. En el artículo, “*How an Aging Armada and Mystery Traders Keep Russian Oil Afloat*”, *Bloomber* describe cómo fue el trasvase entre el petrolero *Amber 6* y el *Catalina 7*, efectuado el 21 de febrero de 2023 en aguas internacionales (a unas 40 millas de Ceuta), un transvase de **730 mil barriles de petróleo que duró más de 30 horas**”.

La **ubicación geográfica de Ceuta** parece tener cierto peso en las operaciones de la *flota en la sombra*. Según las fuentes consultadas, antes de las sanciones, FR no había utilizado prácticamente **las aguas cercanas a Ceuta “como escala para mover su petróleo”**.

Los barcos con petróleo ruso comenzaron a usar las costas de Ceuta como base para las *transferencias barco a barco*, “primero de forma esporádica **y ahora de forma rutinaria**”. Así, *Ceuta* se habría convertido en un punto clave para las operaciones de la llamada “*flota fantasma*”; **las aguas de Ceuta protagonizan las operaciones de los barcos que trasvasan el crudo a buques más grandes para que lo transporten a diversos puertos del mundo**”.

Esta ‘ruta’ opera como sigue: Rusia carga sus exportaciones de crudo en petroleros de pequeño tamaño llamados *Aframaxes*, en sus terminales del Mar Báltico, como *Primorsk* y *Ust-Luga*. Los buques, *reforzados para romper el hielo del Ártico durante el invierno*, **transportan el crudo hacia Ceuta**. Cerca de Ceuta, los *Aframaxes*, que transportan alrededor de **700 mil barriles cada uno**, esperan hasta que llegan los grandes petroleros, conocidos como, *Very Large Crude Carrier* (VLCC).

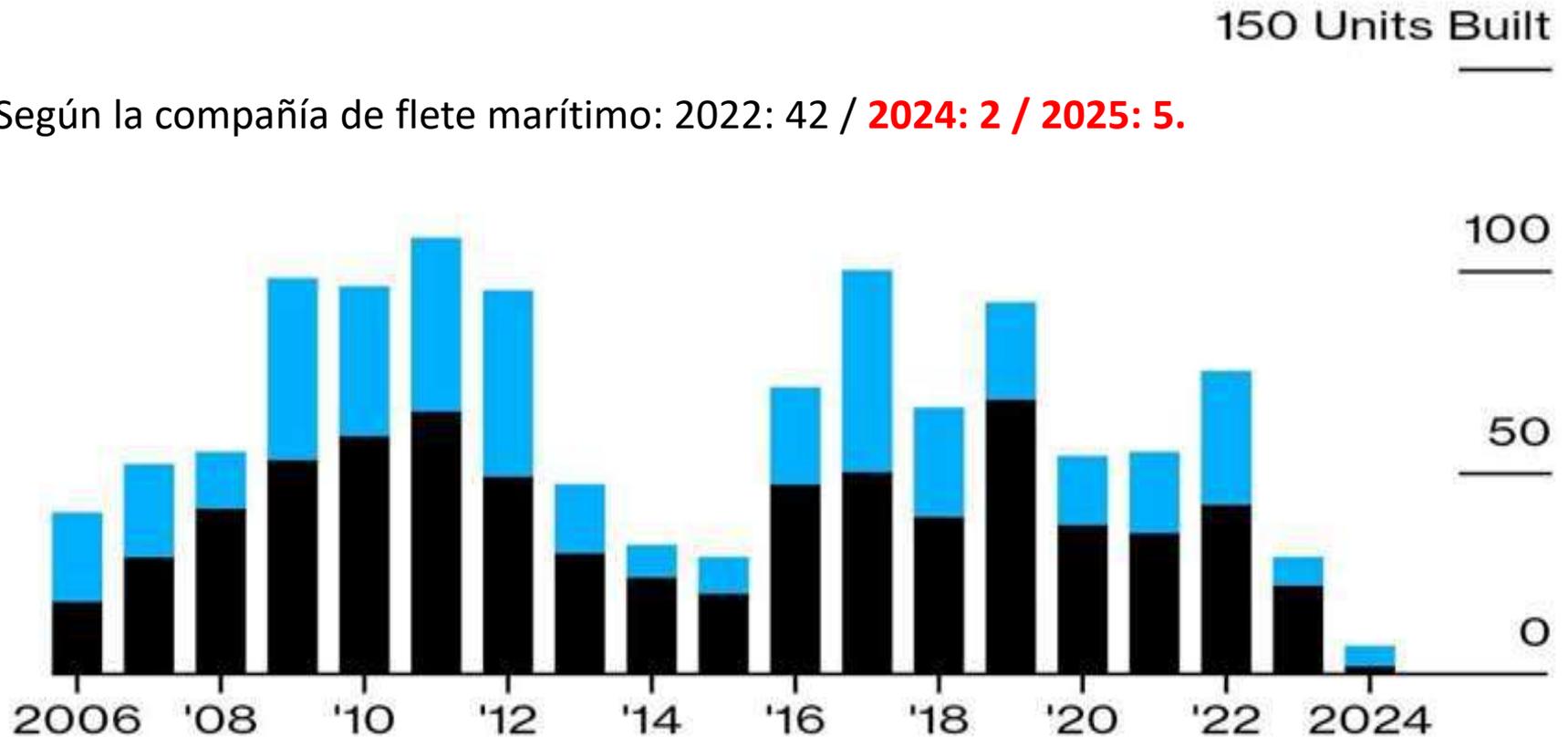
Los *Aframaxes* se acercan a los VLCC y transfieren la carga, *ship-to-ship*. Habitualmente se requieren **tres de estas operaciones para cargar un VLCC**, que puede transportar al menos **dos millones de barriles**. Luego el VLCC inicia su travesía hacia Asia, *bordeando África*.

Según las fuentes, desde diciembre de 2023 seis VLCC han hecho exactamente eso, tomando crudo de más de 15 *Aframaxes*. **Algunos de ellos “son veteranos en el mercado negro del petróleo”**, que en el pasado enviaron crudo iraní y venezolano, según *Vortexa*, consultora que rastrea petroleros. Añade que Rusia y China, “parecen estar organizando más paradas de intercambio *en Ceuta*”.

Tanker Availability Is Shrinking

The number of new tankers being delivered has shrunk significantly

■ VLCC ■ Suezmax



Source: Banchemo Costa

Bloomberg

Abril de 2024, P&I Clubs. DECLARACION ESCRITA

Criterio 'autorizado'. Conocido como *Seguro P&I (Protección e Indemnización)*, que es el organismo mundial de la industria de seguros cuyo *Grupo Internacional*, Londres.

Algunas perlas:

- «El límite de precios del G7 sobre el petróleo ruso ***es cada vez más inaplicable***»
- «**Unos 800 petroleros** que anteriormente estaban asegurados por organizaciones miembros del *Grupo Internacional de Clubes P&I* han pasado a la flota *en la sombra*»
- «Las aseguradoras **no tienen forma de comprobar** si los comerciantes respetan realmente los límites de precios. Esta política parece cada vez más inviable a medida que más barcos y servicios relacionados se involucran en este *comercio paralelo*»
- «Las crecientes responsabilidades y obligaciones de las empresas de la coalición del G7 **pueden conducir a una mayor migración de actividades comerciales y servicios de apoyo fuera del G7**»

La tapa al pomo y la flota en la sombra

Febrero de 2024: “Los países del G7 **quieren recuperar el transporte de petróleo de Rusia** y evitar que Moscú utilice la *flota en la sombra* para entregar su petróleo”, según el jefe del Departamento de Límites de Precios del petróleo de la *Oficina de Implementación de Sanciones Financieras* (OFSI, por sus siglas en inglés), entidad gubernamental fundada en marzo de 2016 por el Tesoro de Reino Unido (HMS).

Occidente desea “**devolver la ventaja en el transporte de combustible a los países del G7 que respeten el precio máximo del petróleo ruso**”, y *de facto* están sugiriendo a Moscú que retome la flota occidental para transportar sus exportaciones de petróleo.

Bloomberg reconoció que “gracias a la flota montada por Rusia”, dicho país “transporta petróleo *sin utilizar los servicios de seguros y financiación de los países occidentales, así como sin sus barcos*”, aunque “en Occidente creen que las restricciones obligarán a las empresas rusas a volver a los petroleros de la UE”.

Retirada

The New York Times. 8 de julio, 2024: La administración de EE.UU. “**no introducirá nuevas sanciones contra los petroleros rusos**”, *contrariamente a lo propuesto por el Departamento del Tesoro*, pues los asesores económicos de la *Casa Blanca* “**temen** que nuevas medidas restrictivas contra los petroleros rusos incrementen el riesgo de un aumento de los precios del petróleo este verano, conduciendo al aumento de los precios de la gasolina en las gasolineras estadounidenses, lo que perjudicará la campaña electoral de Joe Biden”.

Último paquete de sanciones (nro. 14, junio de 2024): intenta ampliar las *restricciones a las exportaciones de GNL*, pero *precisa* que se refiere a exportaciones *más allá* del territorio de la UE, pues “la UE *seguirá comprando gas ruso*, aunque prohibirá su reexportación”.

Moldavia, Francia

Moldavia «puede reanudar íntegramente las compras directas de gas al ruso Gazprom si el precio ofrecido es rentable». *«Se pide si es posible una ruta alternativa a Ucrania»*. Ministro de energía Víktor Parlikov, en TV-8. TASS. 09.08.2024.

Macron, hace unas horas: *“En algún momento, Europa tendrá que repensar su relación con Rusia. Es necesario pensar en la paz en la Europa del mañana con la participación de todos los actores interesados **y teniendo en cuenta que Europa no se limita a la UE y la OTAN**”*

(Hidrocarburos, uranio, enriquecimiento, recuperación de uranio gastado, aluminio, titanio, paladio, Ruta del Mar del Norte sin Suez, diamantes, Flota en la Sombra, otros, no importar más conflictos para que Europa pague)

Conclusiones

Rusia (y sus aliados) parecen haber roto la dependencia histórica de Occidente y conformado una flota propia de larga distancia.

Occidente no ha logrado ni *exceder ni desequilibrar* a Rusia; las sanciones han desencadenado un proceso inverso, caracterizado por el crecimiento inédito de indicadores económico-comerciales y financieros de Rusia.

Contrario a lo previsto por Occidente (o no), sus sanciones han *excedido y desequilibrado* sobre todo la situación socio-económica europea.

La llamada *flota en la sombra, flota gris, oscura, o secreta*, constituye solo un *testigo «marítimo»* sobre una fractura político-estratégica mayor entre las superpotencias.

Las sanciones de Occidente y las contramedidas rusas, han condicionado el surgimiento y desarrollo de un acelerado proceso objetivo de desacople y desconexión estratégica entre ambos polos de poder.

Conclusiones

La *flota en la sombra* –el término “*sombra*” constituye un eufemismo, pues en el mundo tecnológico de hoy parecería difícil invisibilizar a 800 supetanqueros navegando con dos millones de barriles de petróleo cada uno-, nació en un “mundo basado en reglas”, fue *estigmatizada por tales ‘reglas’*.

En consecuencia, solo podría surgir y operar desconectada de Occidente, ignorando los mecanismos del seguro marítimo occidental, regidos por los dueños de esas reglas: Reino Unido, EE.UU., G7.

Occidente perdió el control sobre el transporte del comercio energético ruso. A pesar de las sanciones, Moscú logró colocar su petróleo en los nuevos mercados de Asia-Pacífico, el mayor del mundo, con flota propia, reunida y creada en medio de la OME.

Así, un nuevo escenario emergente de las sanciones de Occidente contra la Federación de Rusia, es el cambio en la correlación global de fuerzas y capacidades para el transporte de larga distancia de hidrocarburos. Está por ver cuál será el efecto de esta nueva realidad sobre la economía occidental en general y europea en particular.

El tiempo responderá una pregunta: ¿se intensificará la desconexión y el desacople estratégico entre los grandes polos de poder, o se trata de un proceso reversible, en algunos aspectos?

Sin embargo, sobre lo anterior gravita, conectado, un escenario geoestratégico mayor en ciernes: la revolución mercantil de tinte global que, tal vez, se producirá con la apertura de la *Ruta del Mar del Norte* durante los 12 meses del año, con el tránsito de una flota de rompehielos, metaneros clase hielo para GNL, y supetanqueros que moverán el petróleo ruso a la región de Asia-Pacífico, “flota nacional”, en la luz del Mar del Norte.

La flota en la sombra

- **Ruta del Mar del Norte.** Hará el viaje al Asia en la mitad del tiempo. Además: evitará transitar por: Báltico, Atlántico, Mediterráneo, Negro, Rojo, Estrechos de Bósforo y Dardanelos, Canal de Suez, estrecho de Mandeb, Océano Índico, Estrecho de Malaca.
- Al atasco del *Ever Given* incrementó 6% el precio del petróleo en el mercado mundial; mas de 10 millones de barriles de petróleo atascados, el 26% *provenía de Rusia*. El costo del *cargamento ruso* atascado se estimó en *160 millones de dólares*.
- Evitar el mar Rojo: Corredor Norte Sur.

Anexo

Irán y Venezuela

Las navieras *Euronav*, *DTH Holdings* y *Frontine*, con sede en Bermudas, dijeron que unos *70 superpetroleros* de la flota internacional, compuesta por *850 buques de este tipo*, transportaban alrededor de 400 millones de barriles de petróleo al año (se refiere a petróleo “sancionado”. Nota del autor). Añade que esto “representa un aumento significativo de 20 a 25 barcos respecto a 2019, a pesar de las sanciones comerciales de EE.UU.”