

Come la geopolitica rimodella le rotte del petrolio in Eurasia

Di Aiman Nakispekova – The Astana Times

Negli ultimi anni, i cambiamenti geopolitici hanno ridisegnato le rotte commerciali e hanno avuto un impatto significativo sui mercati energetici globali. Uno sviluppo degno di nota è la crescente rilevanza della consegna di petrolio russo all'Europa bypassando l'Ucraina. Mentre i mercati energetici globali cambiano, Kazakistan, Azerbaigian e Turchia sono pronti a diventare attori critici in questo segmento.

La Russia rimane un fornitore di petrolio essenziale per i mercati europei, affidandosi a diversi importanti corridoi logistici, tra cui l'oleodotto Druzhba. Storicamente, il petrolio russo è stato trasportato in Europa attraverso l'oleodotto Druzhba, che attraversa l'Ucraina, collegando i giacimenti petroliferi all'Europa centrale e orientale. L'oleodotto si divide in due rami: una rotta settentrionale attraverso Bielorussia, Polonia, Germania, Lettonia e Lituania, e una rotta meridionale attraverso Ucraina, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria.

Il Baltic Pipeline System (BPS) è un'altra rotta importante, che trasporta petrolio dalle regioni russe di Timan-Pechora, Siberia Occidentale e Volga-Urali al porto di Primorsk sul Mar Baltico. Da lì, il petrolio viene spedito a Rotterdam, un importante hub petrolifero europeo.

Il Caspian Pipeline Consortium (CPC) collega i giacimenti petroliferi Tengiz e Karachaganak del Kazakistan alla costa russa del Mar Nero, vicino a Novorossiysk. Questa rotta consente il trasporto del petrolio kazako tramite petroliere attraverso gli stretti del Bosforo e dei Dardanelli.

La rotta settentrionale trasporta il petrolio attraverso il Mar Baltico verso i porti europei, come Primorsk e Ust-Luga. Il corridoio meridionale opera nel Mar Nero, con terminali a Novorossiysk, Kulevi, Supsa, Odessa, Constanța, Sulina e Bursa, fornendo accesso allo stretto del Bosforo.

Un'opzione più recente, il Middle Corridor, prevede il trasporto del petrolio attraverso il Mar Caspio fino a Baku, per poi utilizzare il transito ferroviario o tramite oleodotto attraverso l'Azerbaigian e proseguire il trasporto attraverso la Georgia, la Turchia o il Mediterraneo.

Il trasporto tramite condotte rimane il metodo più conveniente, con una media di 2-4 \$ al barile, a seconda della distanza e dell'infrastruttura. Al contrario, il trasporto marittimo attraverso il Baltico o il Mar Nero costa 5-10 \$ al barile, a causa delle tariffe di trasporto e delle spese assicurative. Il trasporto ferroviario, incluso il Middle Corridor, è significativamente più costoso, con un intervallo tra 10 e 15 \$ al barile.

Possibili cambiamenti nella logistica

La logistica globale del petrolio potrebbe subire cambiamenti sostanziali se la Russia perdesse l'accesso alle rotte ucraine. L'oleodotto Baku-Tbilisi-Ceyhan (BTC) potrebbe assorbire alcuni dei volumi reindirizzati, sebbene potrebbero sorgere vincoli di capacità e sfide di prezzo.

L'aumento del traffico di petroliere attraverso lo stretto del Bosforo e dei Dardanelli potrebbe causare congestione e rischi ambientali, rendendo necessarie normative più severe.



In questo contesto, il Corridoio Centrale, che comprende la rotta Transcaspica, promette di migliorare la fattibilità attraverso investimenti, ma sono necessari significativi ammodernamenti infrastrutturali per soddisfare la domanda di trasporto su larga scala.

Anche le rotte settentrionali vengono esplorate come alternative. L'espansione dei porti del Mar Baltico e della flotta di petroliere di classe ghiaccio potrebbe contribuire a un aumento dei volumi.

Gli sforzi di diversificazione dell'Europa potrebbero spostare la dipendenza verso fornitori provenienti dal Medio Oriente, dagli Stati Uniti e dall'Africa, garantendo la continua sicurezza dell'approvvigionamento. La Russia attualmente esporta circa 4,5 milioni di barili di petrolio al giorno in Europa. Gli analisti stimano che se le rotte ucraine venissero bypassate, le rotte del Nord e del Baltico potrebbero gestire 1-2 milioni di barili al giorno, mentre le rotte del Mar Nero e del Bosforo sono limitate a un milione di barili al giorno a causa di vincoli di petroliere e porti. Il Middle Corridor potrebbe ospitare 500.000-700.000 barili al giorno con investimenti infrastrutturali.

Con la continua evoluzione del panorama geopolitico e logistico, gli investimenti strategici in rotte alternative sono destinati a svolgere un ruolo cruciale nel proteggere le catene di approvvigionamento energetico.

Per la Russia, il vantaggio principale di questi cambiamenti risiede nella riduzione della dipendenza dalle infrastrutture ucraine e nel miglioramento della sicurezza dell'approvvigionamento. Tuttavia, la maggiore dipendenza da costose rotte marittime e il potenziale di perdite di quote di mercato dovute agli sforzi di diversificazione dell'Europa potrebbero presentare sfide significative.

L'Azerbaijan trarrà vantaggio dall'aumento delle entrate di transito e dall'importanza strategica, con l'oleodotto BTC che svolgerà un ruolo fondamentale. Tuttavia, l'infrastruttura esistente potrebbe essere sottoposta a sollecitazioni.

La Turchia potrebbe sperimentare sia vantaggi che rischi. Dal lato positivo, i maggiori ricavi di transito dalle spedizioni del Bosforo e gli investimenti nel Middle Corridor presentano opportunità economiche. Tuttavia, il traffico di petroliere più pesante pone sfide ambientali e di sicurezza.

Il Kazakistan potrebbe considerare l'oleodotto BTC come un'alternativa importante, con l'intenzione di aumentare le spedizioni di petrolio attraverso questo corridoio fino a 20 milioni di tonnellate all'anno.

Ilham Shaban, direttore del Centro per gli studi petroliferi in Azerbaigian, sottolinea i notevoli vantaggi che l'Azerbaigian potrebbe ottenere in quanto attore chiave nella rete regionale di trasporto energetico attraverso un maggiore utilizzo dell'oleodotto BTC o di altre rotte esistenti.

"Ciò potrebbe portare a maggiori entrate di transito e rafforzare l'influenza geopolitica dell'Azerbaijan nei mercati energetici. Gli sforzi collaborativi con Türkiye su rotte alternative potrebbero rafforzare le partnership regionali e guidare la crescita economica. Türkiye, a sua volta, è destinata a trarne beneficio sia economicamente che strategicamente. Come hub di transito energetico, i maggiori flussi di petrolio attraverso porti e oleodotti turchi potrebbero generare entrate di transito sostanziali. Inoltre, il ruolo di Türkiye nei negoziati energetici che abbracciano Europa, Caucaso e Medio Oriente probabilmente si espanderebbe, consolidando ulteriormente il suo status di potenza regionale", ha affermato.

Per i paesi consumatori di petrolio russo, il cambiamento nella logistica potrebbe avere esiti contrastanti.

"Mentre le complessità logistiche possono portare a piccoli aumenti dei costi, aggirare le zone di conflitto migliora la sicurezza energetica", ha aggiunto Shaban.

Vantaggi e rischi per l'economia del Kazakistan

Nel luglio 2022, in seguito alla sospensione di un mese del CPC che collega i giacimenti petroliferi di Tengiz e Karachaganak in Kazakistan alla costa russa del Mar Nero, il presidente Kassym-Jomart Tokayev ha sottolineato la necessità di diversificare le rotte di approvvigionamento petrolifero.

Il Kazakistan ha iniziato a esportare petrolio attraverso l'oleodotto BTC nel 2023 dopo un accordo tra la compagnia petrolifera nazionale del Kazakistan KazMunayGas e la SOCAR dell'Azerbaijan per trasportare 1,5 milioni di tonnellate di petrolio kazako all'anno. Le esportazioni tramite l'oleodotto BTC sono iniziate nell'aprile 2023.

Il ministro dell'Energia Almassadam Satkaliyev ha annunciato di recente piani per aumentare le spedizioni attraverso l'oleodotto BTC da 1,5 milioni di tonnellate a 20 milioni di tonnellate all'anno. Il Kazakistan attualmente trasporta petrolio a Baku tramite petroliere attraverso il Mar Caspio. Sono in corso anche trattative per utilizzare la rotta Baku-Supsa, che ha una capacità di tre milioni di tonnellate all'anno.

L'analista di petrolio e gas Abzal Narymbetov ha descritto l'oleodotto BTC come un'alternativa critica in quanto aggira il territorio russo. Con una capacità fino a 60 milioni di tonnellate all'anno, l'oleodotto BTC sta operando a meno della metà del suo potenziale.

"Circa il 98% delle esportazioni di petrolio del Kazakistan transita attraverso la Russia. Qualsiasi interruzione di queste rotte porrebbe rischi economici significativi. I ricavi da petrolio e gas rappresentano metà del bilancio nazionale del Kazakistan e il 60% dei guadagni dalle esportazioni proviene dalle vendite di petrolio. L'espansione della rotta BTC aiuta a mitigare i rischi e a proteggere l'economia da potenziali interruzioni", ha affermato Narymbetov.

Ha osservato che il Kazakistan potrebbe trarre vantaggio dal calo della produzione interna di petrolio dell'Azerbaigian e dall'aumento del consumo interno, consentendo al Kazakistan di utilizzare la capacità BTC inutilizzata.

Tuttavia, Narymbetov ha evidenziato la sfida finanziaria: trasportare il petrolio attraverso l'oleodotto BTC costa circa 120 \$ a tonnellata, rispetto ai 38 \$ tramite il CPC. Costi aggiuntivi derivano dal trasporto del petrolio su rotaia ad Aktau e dalla spedizione a Baku.



Sarebbe necessaria una significativa modernizzazione delle infrastrutture affinché il Kazakistan aumenti le spedizioni a 20 milioni di tonnellate all'anno. Gli esperti avvertono che i costi più elevati associati alla rotta BTC potrebbero comportare rischi economici a meno che i prezzi del petrolio non aumentino.

Nel 2024, il Kazakistan prevede di esportare 68,8 milioni di tonnellate di petrolio. Di queste, 55,4 milioni di tonnellate saranno trasportate tramite il CPC a Novorossiysk, 8,6 milioni di tonnellate tramite l'oleodotto Atyrau-Samara, 3,6 milioni di tonnellate attraverso il Mar Caspio e 1,1 milioni di tonnellate in Cina.