



Chiny a irańska i rosyjska „flota cieni”

Marcin Przychodniak

Chiny wykorzystują „flotę cieni” Rosji i Iranu do importowania tańszej ropy naftowej i skroplonego gazu ziemnego (LNG). Część jednostek jest własnością chińskich firm, a niektóre biorą również udział w operacjach sabotażowych, m.in. na Morzu Bałtyckim. Wykorzystują do tego doświadczenie zdobyte podczas ataków na infrastrukturę Tajwanu. Przeciwdziałanie państw UE i NATO udziałowi ChRL w operacjach „floty cieni” powinno obejmować m.in. częstsze kontrole chińskich statków, a także wymianę doświadczeń z Tajwanem.

Mianem „[floty cieni](#)” określa się statki wykorzystywane przez Rosję (co najmniej 700 jednostek), Iran (ok. 400) oraz Wenezuelę (do stycznia br.) do transportu ropy naftowej i jej pochodnych oraz LNG. Jednostki te charakteryzują się nieprzejrzystymi strukturami własnościowymi, ubezpieczycielami spoza G7, manipulowaniem systemami pozycjonowania oraz transferami STS (przeładowaniem towaru burta w burtę), co ma na celu ukrycie pochodzenia ładunku i obejście pułapu cenowego. Statki „floty cieni” są wykorzystywane również do działań sabotażowych i rozpoznawczych wymierzonych w infrastrukturę krytyczną. Głównym odbiorcą tak transportowanej ropy i LNG, a także częstym państwem pochodzenia firm-właścicieli statków oraz załóg jest ChRL.

Znaczenie gospodarcze. Dla Chin irańska i rosyjska „flota cieni” jest instrumentem służącym do pozyskiwania surowców po obniżonej cenie. Nie jest kluczowa z punktu widzenia całości dostaw do ChRL, ale przynosi doraźne korzyści, a także stanowi narzędzie współpracy z państwami-dostawcami w przeciwdziałaniu sankcjom nałożonym przez G7 i jej partnerów.

Nie są dostępne oficjalne dane dotyczące importu do Chin za pośrednictwem „floty cieni”, jednak szacunki firmy analitycznej Vortexa wskazują, że w 2025 r. ChRL sprowadzała z Rosji około 1,5–2 mln baryłek sankcjonowanej ropy dziennie. W skali roku stanowiło to ok. 18% chińskiego importu. Z Iranu, według danych firmy Kpler, importowano ok. 1,67 mln baryłek dziennie. Ogółem w 2025 r. „flota cieni” miała odpowiadać za ok. 25% dostaw ropy do Chin. Skala

dostaw LNG jest trudniejsza do ustalenia. Agencja Bloomberg szacuje, że w 2025 r. było to niecałe 2% importu ChRL, w większości realizowane z objętego sankcjami rosyjskiego projektu Arctic LNG2 do chińskiego terminala w Beihai.

Do przetwarzania ropy władze ChRL przystosowały system mniejszych, prywatnych rafinerii, tzw. czajników (ze względu na kształt kolumn destylacyjnych), które są zlokalizowane w prowincji Szantung. Jest ich ok. 150 i dysponują mocami przerobowymi do obsługi 70% sprowadzanej przez Chiny ropy, w tym odpowiadają za rafinację większości importowanego sankcjonowanego surowca. Ich znaczenie wzrosło po 2013 r., kiedy uzyskały licencje i limity na import i przetwarzanie bogatej w siarkę ropy z Iranu i Wenezueli. Kontrola tych rafinerii przez chińskie władze, poza nakładaniem limitów na import i udzielaniem licencji, wyraża się m.in. przez powiązania kapitałowe ze spółkami państwowymi (PetroChina, Sinopec) oraz wykorzystywanie instrumentów finansowych (m.in. kredytów dla wybranych podmiotów i regulacji płatności w juanach).

Część tankowców irańskiej i rosyjskiej „floty cieni” jest własnością firm z ChRL i Hongkongu (jednak niewiele jednostek pływa pod tymi banderami), a obsadzone są przez chińskie załogi, w tym kapitanów. Szacuje się, że wśród statków irańskiej „floty cieni” dwa najczęstsze miejsca rejestracji właścicieli jednostek to ChRL i Hongkong. Według danych ukraińskiego wywiadu z 2026 r. w rosyjskiej „flocie cieni” ma pływać 26 statków pod banderą chińską (głównie Hongkongu). Dokładna identyfikacja pochodzenia statków

BIULETYN PISM

ich właścicieli jest trudna, m.in. ze względu na skomplikowaną strukturę własnościową spółek i częste fałszowanie danych.

Przeciwdziałanie i sankcje. Niektóre statki powiązane z ChRL były za nielegalne działania zatrzymywane przez państwa z regionu Morza Bałtyckiego, a ich właściciele objęci sankcjami USA i UE. Dotychczas odnotowano przynajmniej cztery takie wypadki. Dotyczyło to m.in. tankowca Boracay/Pushpa, należącego do firmy z Hongkongu, który we wrześniu 2025 r. zatrzymały służby francuskie podejrzewające go o nielegalny transport ropy z Primorska do Indii, a także o udział w zakłóceniu operacji na duńskich lotniskach przez startujące z niego drony. Po kilku dniach statek wznowił rejs, ponieważ Francuzi nie mieli instrumentów prawnych, aby go zatrzymać. Kapitan, obywatel Chin, został jednak w marcu br. zaocznie skazany przez sąd we Francji na rok pozbawienia wolności za odmowę przekazania dokumentów i inspekcji statku. Inny tankowiec – Jin Hui, pływający pod fałszywą banderą syryjską, a w przeszłości zarządzany przez podmioty z Hongkongu – został w maju 2026 r. zatrzymany przez szwedzką straż przybrzeżną ze względu na niejasny status prawny i nielegalny przewóz rosyjskiej ropy. Chiński kapitan statku został przez Szwedów aresztowany, a jego sprawa nadal się toczy.

Chińskie rafinerie i terminale naftowe, które odbierają ropę od „floty cieni” są objęte [sankcjami UE, USA oraz Wielkiej Brytanii](#). W 2025 r. USA nałożyły pierwsze takie restrykcje na rafinerie z ChRL kupujące ropę z Iranu, a także na odbiorców ropy od rosyjskiego Rosnieftu i Łukoilu. UE włączyła jedną z rafinerii czajnikowych do 19. pakietu sankcyjnego z października 2025 r. Władze chińskie w tym samym miesiącu ogłosiły, że państwowe rafinerie wstrzymują zakupy od rosyjskich producentów ropy, ale jednocześnie zwiększyły limity zakupu przez rafinerie czajnikowe. W maju br. Chiny z jednej strony wstrzymały kredyty dla sankcjonowanych rafinerii, ale z drugiej zakazały im dostosowania się do [sankcji USA](#), co zdarzyło się po raz pierwszy w historii.

Wymiar bezpieczeństwa. Chińskie zaangażowanie w aktywność „floty cieni” jest także elementem współpracy z Rosją i Iranem w ramach rywalizacji z USA. Służy m.in. wspieraniu politycznych interesów np. władz Kuby (chiński statek z transportem rosyjskiej ropy próbował w marcu br. przełamać amerykańską blokadę wyspy) czy [Iranu w jego konflikcie z USA i Izraelem](#).

Szczególny charakter zaangażowania chińskich jednostek dotyczy operacji sabotażowych. Wzorowane są one na działaniach podejmowanych [przeciwko Tajwanowi](#). Od 2023 r. doszło do kilkudziesięciu takich ataków z strony ChRL, przede wszystkim uszkodzeń kabli podmorskich z użyciem kotwicy przez statki towarowe. W czerwcu 2026 r. zapadł w takiej sprawie pierwszy wyrok – sąd tajwański skazał chińskiego kapitana na trzy lata więzienia.

Te doświadczenia są wykorzystywane przez Chiny na Bałtyku. W październiku 2023 r. płynący z Szanghaju do Petersburga przez Królewiec kontenerowiec [New Polar Bear](#), będący własnością firmy z ChRL i pływający pod banderą Hongkongu, uszkodził za pomocą kotwicy gazociąg i światłowód łączący Finlandię z Estonią oraz kabel światłowodowy między Szwecją i Estonią. Nie został zatrzymany, ale władze Finlandii odnalazły kotwicę na miejscu zdarzenia. Chińskiego kapitana aresztowano w maju br. w Hongkongu, jednak pod zarzutem spowodowania wypadku. Trwa obecnie postępowanie w tej sprawie w Hongkongu. Podobnie w listopadzie 2024 r. masowiec Yi Peng 3, należący do firmy z ChRL, miał uszkodzić kable telekomunikacyjne między Finlandią a Niemcami oraz Szwecją a Litwą. Został zatrzymany przez duńską marynarkę wojenną, ale odmówił powrotu do Szwecji. Po miesiącu negocjacji Chiny zgodziły się, aby Dania, Niemcy, Szwecja, Finlandia i Litwa (przy udziale przedstawicieli ChRL) przeprowadziły inspekcję, która nie dała jednak dowodów na sabotaż. Statek mógł odpłynąć, a postępowanie prowadzone przez Szwecję, Danię i Finlandię zamknięto ze względu na brak współpracy strony chińskiej.

Wnioski i rekomendacje. Udział ChRL w operacjach rosyjskiej i irańskiej „floty cieni” służy pozyskiwaniu taniej ropy naftowej i LNG z państw objętych sankcjami. Jest to proceder korzystny politycznie i gospodarczo, a jednocześnie jego koszty są niskie. Zaangażowanie Chin wspiera rosyjski i irański budżet, a więc także przemysł wojenny. Funkcjonują statki, które nie należą do „floty cieni” (nie transportują ropy lub LNG i nie działają w szarej strefie), ale pływają pod banderą Hongkongu, są dowodzone przez Chińczyków i współpracują z Rosją, służąc jej jako wsparcie w operacjach sabotażowych na Morzu Bałtyckim.

Aby przeciwdziałać negatywnym skutkom aktywności Chin dla państw europejskich przydatne mogą być tajwańskie doświadczenia z chińskich operacji morskich. Może to stanowić istotny obszar współpracy Tajwanu z NATO i Unią Europejską, obejmujący m.in. zwrócenie większej uwagi na monitorowanie i zatrzymywanie jednostek chińskich naruszających sankcje oraz upowszechnianie ich danych. Potrzebna jest rozbudowa infrastruktury monitorującej (m.in. hydrofonów) do wykrywania sabotażu i skutecznego przypisania sprawstwa oraz patrolowanie z udziałem jednostek, które mają odpowiednie zdolności, np. drony morskie. Ważne są też inicjatywy legislacyjne zwiększające koszty odpowiedzialności za sabotaż, w tym umożliwiające konfiskatę statków, ich wyposażenia i ładunku. Sankcje unijne nakładane na Rosję powinny uwzględniać współdziałanie podmiotów z Chin w aktywności „floty cieni” – kolejne restrykcje powinny być nakładane na chińskie spółki rafinerijne, a także na właścicieli statków. Warta rozważenia jest współpraca UE m.in. z USA, Koreą Płd. i Japonią, aby zmniejszać możliwość rozbudowy „floty cieni” i serwisowania jej jednostek.