BOFIT-blogi

Uusi öljyn hintakatto lisää Venäjän talouden ahdinkoa

Venäjän talous | 08.08.2025 | Laura Solanko

KIRJOITTAJA



Laura Solanko
Vanhempi neuvonantaja

Heinäkuun puolivälissä EU-maat pääsivät viimein sopuun kahdeksannestatoista Venäjän-vastaisesta pakotepaketista. Pakotteiden tarkoituksena on edelleen heikentää Venäjän kykyä käydä hyökkäyssotaa Ukrainaa vastaan ja tukea EU:n tavoitetta hyökkäyssodan lopettamisesta.

Heinäkuun puolivälissä EU-maat pääsivät viimein sopuun kahdeksannestatoista Venäjän-vastaisesta pakotepaketista. Pakotteiden tarkoituksena on edelleen heikentää Venäjän kykyä käydä hyökkäyssotaa Ukrainaa vastaan ja tukea EU:n tavoitetta hyökkäyssodan lopettamisesta.

Uusin pakotekokonaisuus on tärkeä merkki Euroopan unionin omasta toimintakyvystä ja päättäväisyydestä. Huolimatta erilaisista näkemyksistä EU:n kaikki 27 jäsenmaata ovat yksimielisesti päättäneet pitää edelliset rajoitukset voimassa ja päättäneet laajasta uudesta pakotekokokonaisuudesta. Venäjän-vastaiset pakotteet pitävät eikä niiden höllennyksiä ole näköpiirissä. Pakotteet tekevät Venäjän sodankäynnistä kalliimpaa ja vaikeampaa.

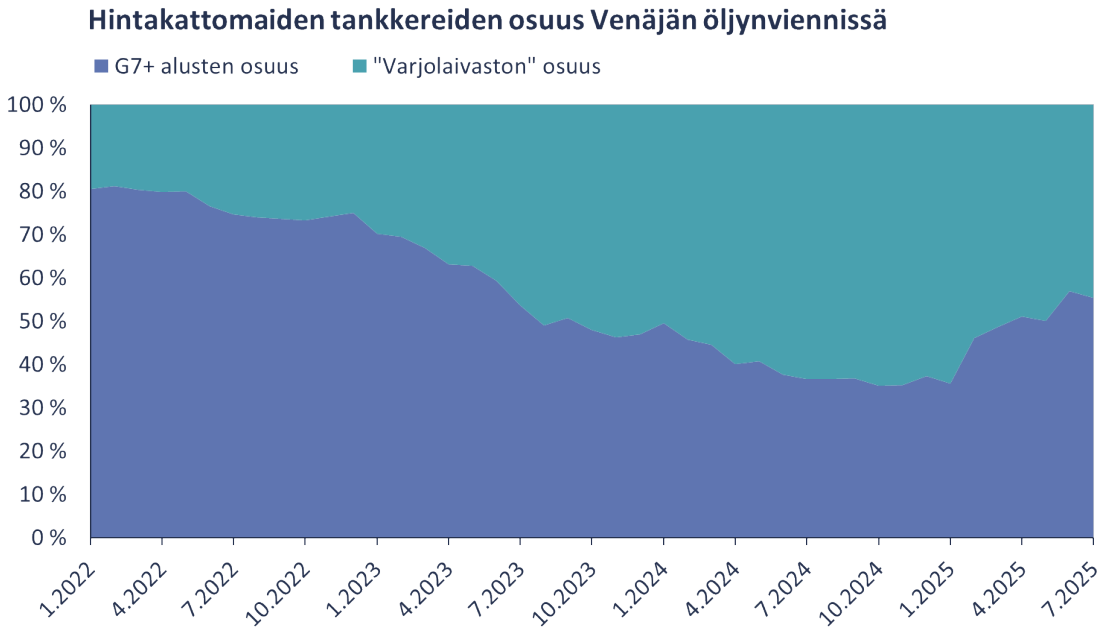
Venäjän-vastaiset pakotetoimet voi jakaa kolmeen keskeiseen kokonaisuuteen: a) Venäjän raaka-aineviennin rajoitukset, b) Venäjän tavara- ja palvelutuonnin rajoitukset ja) nimettyihin henkilöihin ja yrityksiin kohdistuvat rajoitukset ja varojen jäädytykset.

Uusimmassa pakotepaketissa on toimia jokaisesta näistä kolmesta kokonaisuudesta. Paketin merkittävimmät toimet liittyvät Venäjän raaka-aineviennin rajoituksiin, täsmällisemmin öljyn hintakattoon ja sen valvontaan. Raakaöljyn ja öljytuotteiden tuonti meriteitse Venäjältä EU-maihin on pääsääntöisesti ollut kiellettyä helmikuusta 2023. Lisäksi öljyntuonti Venäjältä Družba-putkea pitkin on supistunut murto-osaan aiemmasta. Tällä hetkellä putkea käyttävät enää vain Slovakian ja Unkarin energiayhtiöt. Komission näkemyksen mukaan tämänkin tuonnin tulee loppua viimeistään vuonna 2027.

EU:n tuontikiellon takia venäläiset öljy-yhtiöt joutuivat etsimään uusia asiakkaita muualta maailmassa. Kahdessa vuodessa Venäjän öljynviennin maantiede onkin muuttunut täysin. EU-maiden sijaan keskeisimmät ostajamaat ovat nyt Kiina, Intia ja Turkki. Uusia asiakkaita oli pakko houkutella merkittävillä hinnanalennuksilla.

Länsimaisilla yrityksillä ja rahoitusjärjestelyillä jäi kuitenkin merkittävä rooli venäläisen öljyn kaupassa. Tämän takia länsimaille jäi tuontikiellon lisäksi mahdollisuus rajoittaa Venäjälle kertyviä vientituloja G7-maiden asettamalla öljyn hintakatolla. Sopimuksen mukaan hintakattokoalitioon kuuluvien[1] maiden yritykset eivät saa millään tavoin osallistua Venäjän öljynviennin rahoitukseen, kuljetuksiin tai vakuutustoimiin, mikäli öljyä myydään hintakattoa korkeammalla tynnyrihinnalla. Tällä pyritään varmistamaan, että Venäjä joutuu jatkossakin myymään öljynsä alennuksella.

Kuvio 1.



Lähde: CREA Russia Sanctions Tracker. Kuvio perustuu Venäjän meriteitse kuljetetun raakaöljyn ja öljytuotteiden vientimääriin. Raakaöljyn kuljetuksissa varjolaivaston osuus on suurempi.

© Suomen Pankki, 8.8.2025

Hintakatto muuttuu

Joulukuussa 2022 hintakatoksi määrättiin raakaöljyn osalta 60 dollaria tynnyriltä, eikä kattohintaa ole sen jälkeen muutettu. Nyt EU päätti omalta osaltaan siirtyä muuttuvaan kattohintaan, joka on aina 15 % matalampi kuin edeltävän puolen vuoden ajalta laskettu venäläisen Urals-laadun keskihinta. Uusi hintakatto astuu voimaan syyskuun alussa, jolloin kattohinta laskee 47,6 dollariin tynnyriltä.[2] Myös Iso-Britannia ilmoitti siirtyvänsä samanlaiseen

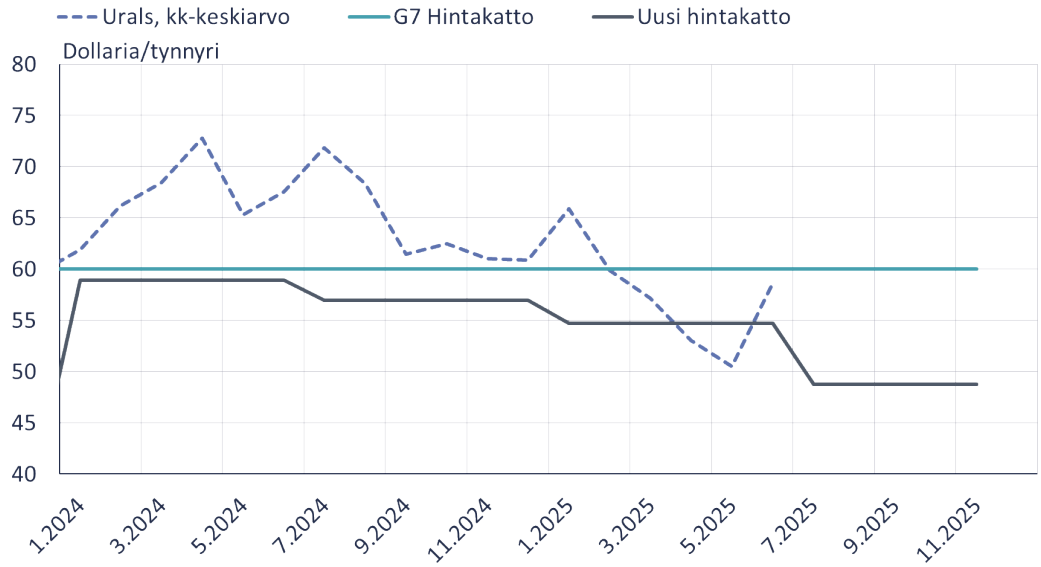
kelluvaan kattohintaan. Muiden koalition jäsenmaiden päätöksiä odotellaan vielä, mutta öljyn merikuljetuksissa eurooppalaisten yritysten rooli on yksinäänkin merkittävä.

Hintakaton muutos on merkittävä, sillä tällä hetkellä se tarkoittaa kattohinnan merkittävää laskua. Öljyn markkinahintojen laskun takia 60 dollarin hintakatto ei enää rajoittanut Venäjän öljykauppaa lainkaan. Tästä syystä kevään 2025 aikana hintakattomaiden tankkereiden osuus Venäjän öljynviennissä nousi noin 50 prosenttiin. Kattohinnan lasku pakottanee venäläiset öljy-yhtiöt etsimään muita kuljettajia vientireiteilleen.

Pidemmällä aikavälillä kattohinnan laskua suurempi uudistus on itse mekanismin muutos. Vastedes hintakatto muuttuu puolen vuoden välein ja sillä pyritään pitämään venäläisen öljyn hinta aina vähintään 15 % markkinahintaa matalammalla. Tämä antanee ostajille aiempaa suuremman neuvotteluvoiman vaatia hinnanalennuksia venäläisiltä myyjiltä. Lisäksi se pakottaa kaikki kaupan osapuolet jatkuvaan varovaisuuteen ja lisää epävarmuutta, mikä voi vähentää venäläisen öljyn ja öljytuotteiden houkuttelevuutta maailmanmarkkinoilla.

Kuvio 2.

Urals-laadun hinta, 60 dollarin hintakatto ja uuden mekanismin mukainen hintakatto



Lähteet: BOFIT, IEA. Uusi hintakatto on laskettu puolivuosittain keskiarvohintojen perusteella ja sen tarkoitus on havainnollistaa hintakattojen suuruusluokkia. Kuvio ei välttämättä anna täsmällisesti oikeaa kuvaa.

© Suomen Pankki, 8.8.2025

Varjolaivastoa laajasti pakotelistalle

Hintakaton teho perustuu länsiyhtiöiden merkittävään rooliin maailmankaupassa. Siksi venäläiset toimijat ovat aktiivisesti rakentaneet toimitusketjuja, joissa öljyä kuljettavat alukset, miehistöt,

varustamot, laivojen vaatimat vakuutukset ja maksuliikenne hoidetaan monimutkaisten, läpinäkymättömin ja osin laittomien järjestelyiden avulla. Näihin järjestelyihin liittyviä aluksia nimitetään usein varjolaivastoksi. Osa varjolaivastosta on hyväkuntoisia, usein kreikkalaisilta varustamoilta vuosina 2022–2023 hankittuja aluksia. Osa taas on elinkaarensa päässä olevia pitkin maailmaa haalittuja tankkereita, joiden lippuvaltiosta ja vakuutuksista ei ole tietoa tai ne perustuvat täysin kuvitteellisiin asiakirjoihin.[3]

Toistaiseksi varjolaivaston avulla on osin onnistuttu kiertämään hintakattoa, ja kesästä 2023 viime vuoden lopulle Urals-laadun keskihinta oli pääsääntöisesti hintakattoa korkeammalla. Hyökkäyssotaa edeltänyttä normaalihintaa Venäjä ei silti ole öljynviennistään saanut. Hintaero keskeiseen Brent-viitelaatuun on ollut noin 15 dollaria tynnyriltä, kun ennen sotaa ero oli vain 1–2 dollaria. Hintakattoa rikkovia varjolaivoja on kiihtyvällä tahdilla pakotelistattu, minkä seurauksena kyseiset alukset eivät saa mitään palveluita koalition jäsenmaissa. EU:n 18. pakotepaketti listaa 105 uutta alusta, mikä nostaa pakotelistattujen alusten määrän jo liki 500 alukseen. Venäjän öljynviennissä keskeisiä Aframax-luokan tankkereita on pakotelistattu jo yli 200, mikä käytännössä pakottaa nämä alukset keskittymään yksinomaan Venäjän, Iranin ja Venezuelan öljykauppaan.

Yhdessä hintakaton muutoksen kanssa EU:n päätös uusien varjolaivaston alusten pakotelistaamisesta voi olla hyvin merkittävä. Venäjän on jälleen etsittävä uusia, arvatenkin aiempaa kalliimpia vientijärjestelyjä, mikäli se haluaa kiertää hintakattoa. Varjolaivojen kaupankäynnissä lienee nyt myyjän markkinat. Ylimääräiset viennin vaikeudet supistavat suoraan Venäjän vientituloja ja federaatiobudjettiin kertyviä verotuloja. Budjetin alijäämän kasvu pakottaa Venäjän nykyhallinnon vaikeisiin valintoihin, kun varat sodankäyntiin ovat aiempaa selvemmin poissa muista julkisen sektorin toimista.

Pakotekokonaisuus vahvistuu palanen kerrallaan

Uusimmassa pakotepaketissa on myös muita periaatteellisesti tärkeitä päätöksiä. Yksi sellainen on kielto tuoda EU-maihin venäläisestä raakaöljystä kolmansissa maissa valmistettuja öljytuotteita. Tähän saakka etenkin Intian ja Turkin öljynjalostamot ovat voineet rajoituksetta hyödyntää edullista venäläistä raaka-ainetta ja viedä jalostamansa tuotteet EU-maihin. Tämä on ollut tärkeää liiketoimintaa erityisesti venäläisen Rosneftin osittain omistamalle, Intian Vadinarissa sijaitsevalle jalostamolle.[4] Kielto astuu voimaan tammikuussa 2026, mutta ostajien varovaisuus tuntuu jo nyt.

Periaatteellisesti merkittävää on myös se, että paketin myötä EU osoittaa voivansa asettaa rajoituksia pakotteiden kiertoa auttaville kolmansien maiden yrityksille. Uusimmassa

pakotepaketissa asetetaan uusia rajoituksia paitsi lukuisille venäläisille yrityksille, myös mm. kiinalaisille ja turkkilaisille toimijoille. Näiden yritysten pääsy EU-maissa tuotettujen palveluiden ja tavaroiden piiriin vaikeutui kertaheitolla.

Jokainen uusi rajoittava toimenpide aiheuttaa venäläisille toimijoille uusia haasteita ja toimitusketjujen katkoksia. Jatkuvasti kiristyvät ja muuttuvat rajoitukset pakottavat venäläiset yritykset sopeutumaan ja etsimään aiempaa kalliimpia kiertoteitä. Pakotteilla heitetään jatkuvasti uutta hiekkaa Venäjän talouden rattaisiin. Siksi seuraavakin paketti on valmisteltava ja hyväksyttävä mieluummin aiemmin kuin myöhemmin.

Asiasanat

pakotteet, Venäjä, öljy