



РАССЛЕДОВАНИЯ

На нефть и суда есть. Как российский нефтяной экспорт пробивает ценовой потолок и кто в Европе этому помогает

Андрей Заякин
14 March 2025

Россия научилась успешно обходить установленный странами G7 потолок цен на нефть и заработала на этом \$53 млрд только за первые три квартала 2024 года. Покупают нефть выше потолка как фирмы-прокладки, зарегистрированные в ОАЭ и Гонконге, так и национальные нефтяные корпорации Индии, Турции и Китая. Более того, как выяснил The Insider, суда, вышедшие из российских нефтеналивных терминалов на Балтике, становятся легче в европейских водах, несмотря на запрет на любой ввоз российской нефти в Европу морским путем. Участвуют в этих схемах в том числе европейские компании-судовладельцы.

1. «Вывезем его на подке!» Как нанятые по заказу ФСБ болгарские шпионы планировали похищение Христо Грозева и Романа Доброхотова

2. Новое средство убеждения иностранцев в России. Какие не ушедшие западные компании заработали больше всех благодаря войне

3. Нежизнеспособная информация по бережкам Сицилии, между Катаней и Сиваккулами, разбужден морской терминал Аугуста. Сюда до сих пор регулярно заходят танкеры, побывавшие до этого у российских нефтеналивных терминалов. Рядом с портом Аугуста находится

4. Ракетополканы в Черном море: разведка, принадлежавший «Лукойлу».

5. Корабли-носители в Италии: как судам удается избежать санкций об использовании неважных (не в самом прямом, но все же корректных) видов в системе Marine Traffic. Согласно этой системе, в прошлом году в портах Средиземного моря или рядом с ними побывали и/или уменьшили свою осадку как минимум 20 танкеров, пришедших из российских нефтяных портов на Балтийском море, подсчитал The Insider. Помимо порта Аугуста, это другой сицилийский порт – Милаццо, а также порт Триесте и акватория близ Мальты. Многие корабли, побывав у берегов Италии, шли далее в Ионийский залив, а иногда – еще и в Турцию и/или Александрию. Не во всех случаях по базе видно уменьшение осадки

Подпишитесь на нашу рассылку

итальянским портам позволяет предполагать, что танкеры выгружали там нефть, иначе судам нет смысла швартоваться, менять курс и стоять на рейде, тратя время и деньги.

E-mail

>

ПОРТОВ СУДА ШВАРТОВАЛИСЬ ИЛИ ПРОВЕЛИ ДЛИТЕЛЬНОЕ ВРЕМЯ НА ЯКОРЕ

Учитывается только первый порт или сближение с кораблем,
которые коррелируют с уменьшением осадки



Как Россия пробивает потолок цен

С самого начала войны в 2022 году большинство стран ЕС, США, Великобритания, Канада ввели эмбарго на покупку российской сырой нефти, доставляемой морским путем. Но когда стало ясно, что Россия успешно переварила ограничения, в конце 2022 года странами G7, ЕС и Австралией был введен потолок цен на нефть. Компаниям из этих стран – брокерам, судовладельцам, страховщикам – было запрещено обслуживать морские перевозки российской сырой нефти, если она куплена более чем по \$60 за баррель.

Но Россия успешно обходит потолок, свидетельствуют данные об экспорте российской нефти, которые получил The Insider (за январь–сентябрь 2024 года). Всего Россия в 2024 году **продала**, по заявлению вице-премьера Александра Новака, 1735 млн баррелей нефти. Более 730 млн баррелей нефти, согласно данным об экспорте, было продано по ценам выше потолка и транспортировано танкерами. Суммарная выручка за «надпороговую» нефть составила около \$53 млрд, средняя цена «надпороговой» нефти – \$73 за баррель. Выручка от разницы между реальной ценой и пороговой **составила более \$9,5 млрд**.

Более 730 млн баррелей нефти, согласно данным об экспорте, было продано по ценам выше потолка и транспортировано танкерами

Свой путь танкеры, направляющиеся в Европу, часто начинают в Усть-Луге и Приморске, на побережье Финского залива. В 2024 году в российской части Финского залива танкеры загружались нефтью около 1000 раз (по данным об изменении осадки, зафиксированном в системе Marine Traffic). Около 100 раз, загрузившись, эти корабли проследовали в Средиземное море, где их осадка **уменьшилась** (то есть, если это не было **манипуляцией с транспондером**, они разгрузились).

КОРАБЛИ И СВЯЗАННЫЕ С НИМИ ФИРМЫ

THE INSIDER

Название судна	Коммерческий менеджер	Зарегистрированный владелец	Бенефициарный владелец	ISM-менеджер	Оператор
AGRARI	Cardiff Marine Inc.	Lois Maritime Ltd.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.
ALICANTE	TMS Tankers Ltd.	Xiang H127 International Ship	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.
BELMAR	TMS Tankers Ltd.	Jiawang International Ship	Camille Owning Co Ltd.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.
BONITA	TMS Tankers Ltd.	Agilera Shipping Corp.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.
BUDDHA	Seasailor Holdings Ltd.	Seasailor Holdings Ltd.	Seasailor Holdings Ltd.	Bluejourney Shipping Ltd.	Seasailor Holdings Ltd.
CALIDA	TMS Tankers Ltd.	Xiang H126 International Ship	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.
DALI	TMS Tankers Ltd.	Charlotte Owners Inc.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.
GREEN AURA	Aegean Shipping Management S.A.	Aegeanzhou Beta Inc.	Aegean Shipping Management S.A.	Aegean Shipping Management S.A.	Aegean Shipping Management S.A.
KUSTO	Solstice Corp.	Solstice Corp.		Harbor Harmony Shipmanagement	Solstice Corp.
LALIQUE	Qingdao Huitong Shipping Co.	Lalique Co Ltd.		Qingdao Huitong Shipping Co.	Qingdao Huitong Shipping Co.
MONTEGO	TMS Tankers Ltd.	Faros Owners Inc.	DryShips Inc.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.
PAGOS	Sobat Maritime Corp.	Sobat Maritime Corp.	Sobat Maritime Corp.	Maple Maritime Solutions FZE	Sobat Maritime Corp.
RAVA	Tankerska plovdba d.d.	Rava Shipping Llc	Tankerska plovdba d.d.	Tankerska plovdba d.d.	Tankerska plovdba d.d.
RIVERA	TMS Tankers Ltd.	Sirocco Owners Inc.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.
SAGA	TMS Tankers Ltd.	Euryanthe Owning Co Ltd.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.
SAGAR VIOLET	Lagosmarine Ltd.	Sagar Shipholding Sa	Lagosmarine Ltd.	Lagosmarine Ltd.	Lagosmarine Ltd.
SCORPIO	TMS Tankers Ltd.	Fantasea Navigation Ltd.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.
STAMOS	Cardiff Marine Inc.	Faros Owners Inc.	DryShips Inc.	TMS Tankers Ltd.	TMS Tankers Ltd.
XIWANG	Deriba Maritime Corp.	Deriba Maritime Corp.	XIWANG	Abyad Shipping FZE	Deriba Maritime Corp.

Источник: Данные Marine Traffic

В отдельных случаях разгрузка происходила непосредственно вблизи европейских портов или рядом с другим судном в море (что может говорить о перегрузке нефти с корабля на корабль). Гораздо чаще – более чем в 350 случаях – танкеры, принявшие груз нефти в Финском заливе, оказывались затем у берегов Индии или Пакистана, где их осадка уменьшалась.

Помимо европейских портов, значительная часть российской нефти отправляется на восток, в частности, через **дальневосточный порт Козьмино**, откуда она попадает в основном в Китай.

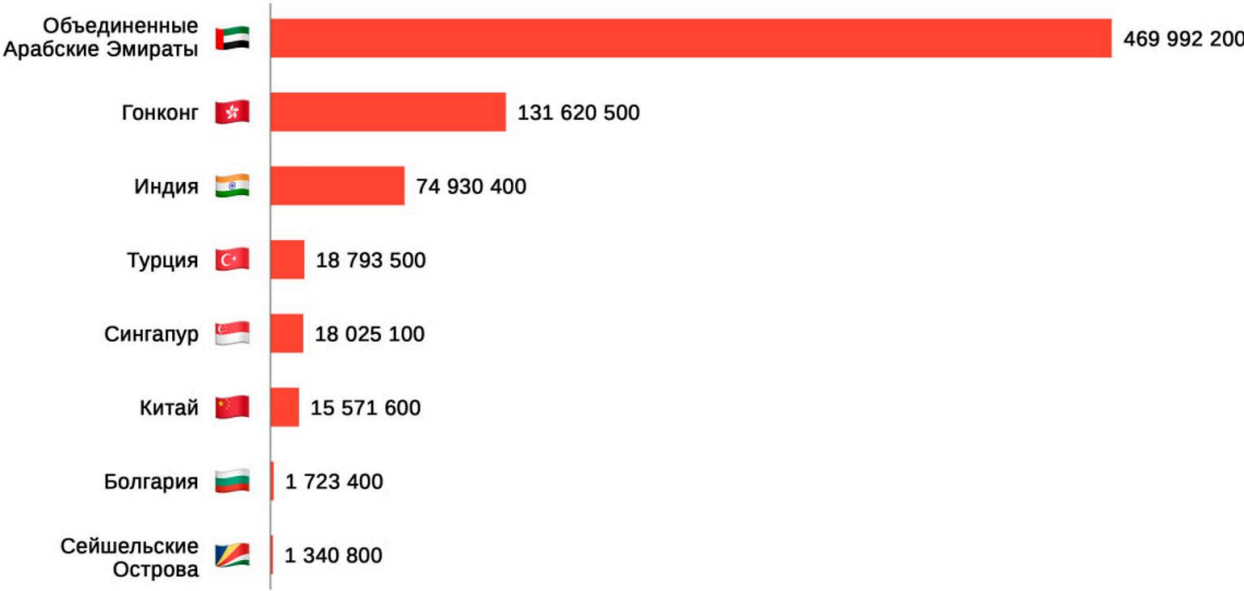
Кто покупает «надпороговую» нефть

На бумаге, в таможенных декларациях на нефть в качестве «торгующей страны» значатся чаще всего ОАЭ и Гонконг. С большим отрывом после них идут Индия, Сингапур и Турция. Но под полем «торгующая страна» следует понимать страну, где формально является резидентом покупатель, при этом нефть совсем не обязательно идет именно туда.

СТРАНЫ, РЕЗИДЕНТАМИ КОТОРЫХ
ЯВЛЯЮТСЯ ПОКУПАТЕЛИ НЕФТИ

THE INSIDER

Объем надпороговой нефти в 2024 году, баррелей

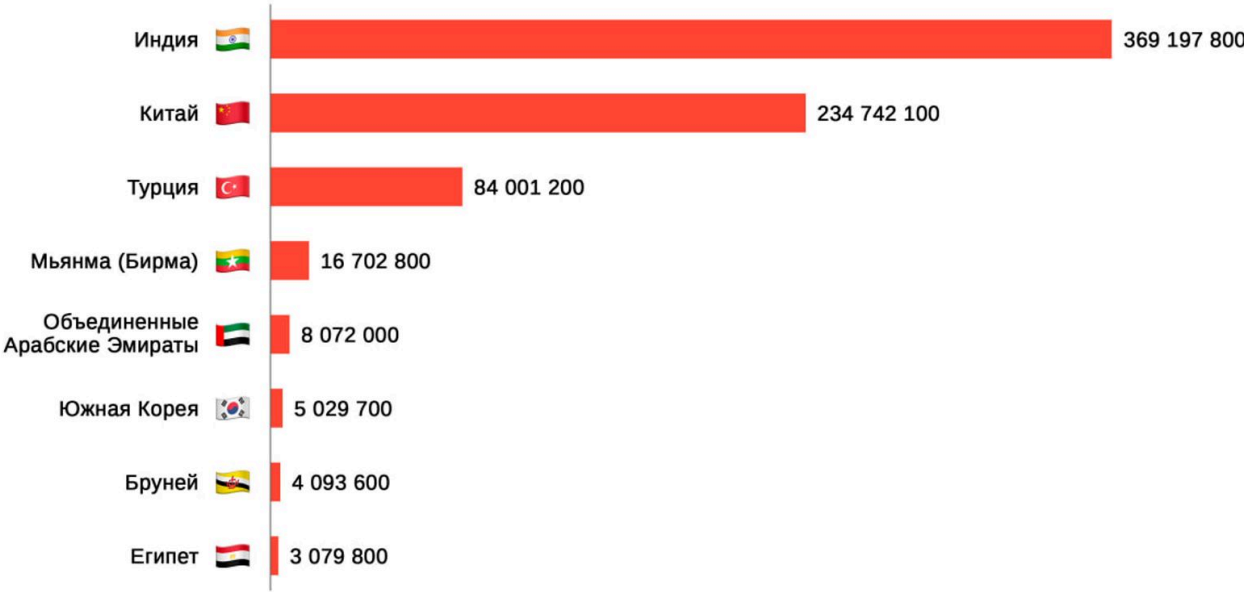


Источник: Таможенные данные России

Куда физически идет нефть?

КРУПНЕЙШИЕ ПОКУПАТЕЛИ РОССИЙСКОЙ НАДПОРОВОГОВОЙ НЕФТИ

Объем надпороговой нефти, баррелей



Источник: Таможенные данные России

Страны назначения поставок российской «надпороговой» нефти танкерами (показан объем «надпороговой» нефти)

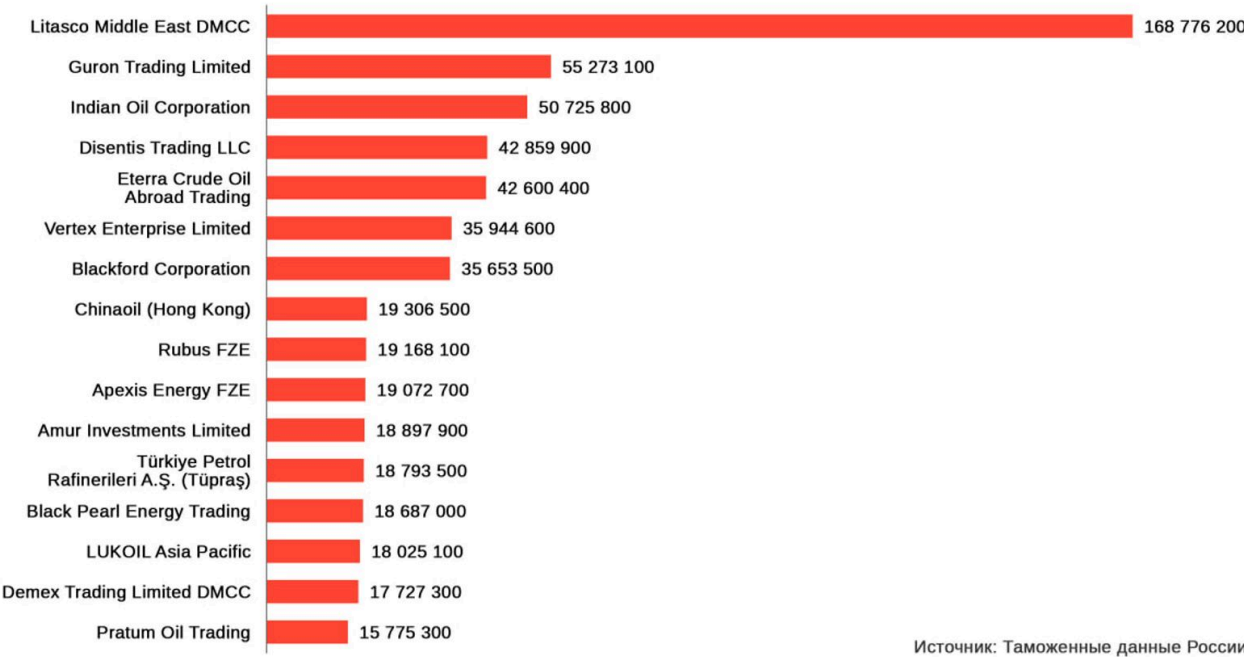
Физически «надпороговая» нефть отправляется в основном в Индию и в Китай. Среди основных фактических потребителей нефти на третьем месте – Турция, небольшие объемы идут в Мьянму, ОАЭ, Корею, Бруней и Египет, свидетельствуют таможенные данные. Правда, распространены случаи перелива нефти с судна на судно прямо в море, поэтому нельзя быть вполне уверенным, что сведения, указанные при оформлении таможенных данных, соответствуют реальности.

«Белые» дилеры

Возглавляет список фирм – покупателей российской нефти крупный «белый» дилер «Лукойла», Litasco Middle East DMCC (к настоящему времени переименован в LME Trading DMCC) со 169 млн баррелей, купленных за 2024 год выше ценового потолка. Также с «Лукойлом», видимо, связан импортер с не очень большими торговыми оборотами – Lukoil Asia Pacific Pte Ltd.

НАДПороГОВОЙ НЕФТИ В 2024 ГОДУ

Объем надпороговой нефти, баррелей

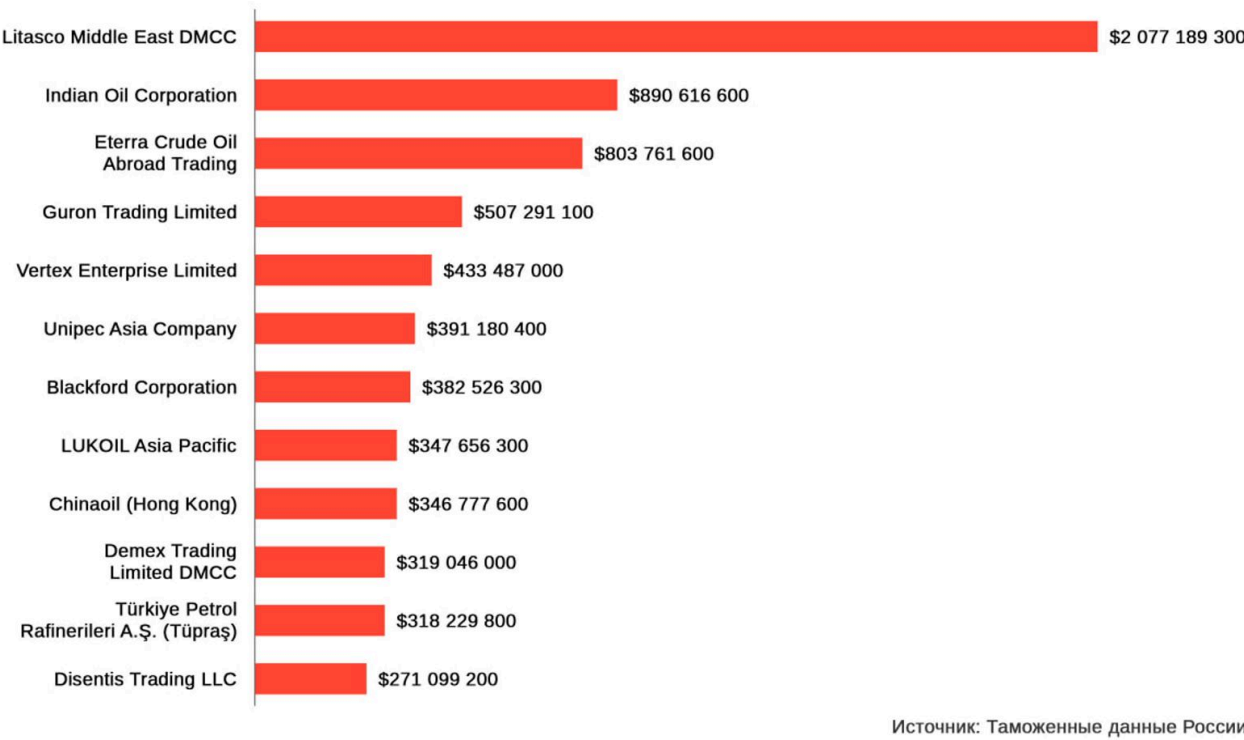


Фирмы – покупатели российской нефти (в порядке убывания объема покупок)

По доле выручки, которая приходится на «надпороговую» часть цены, лидирует также Litasco Middle East DMCC.

СВЕРХПороГОВАЯ ЧАСТЬ ВЫРУЧКИ

THE INSIDER



якобы кипрская Sierra Holding Limited с контактным лицом Michael Kyprianou в Дубае. Однако компанию с точно таким же названием (Sierra Holding Limited) не удастся локализовать ни в одной юрисдикции. Возможно, речь о кипрской или панамской компании с похожим названием. Домен компании зарегистрирован в 2022 году.

Еще более таинственная компания — на четвертом месте среди покупателей российской «надпороговой» нефти: Disentis Trading LLC FZ. Судя по ее названию, она должна быть зарегистрирована в Дубае. Сведений о ее директорах и бенефициарах нет, а ведь она купила более 40 млн баррелей российской нефти в 2024 году.

Аналогичная дубайская компания без известных бенефициаров и директоров — Eterra Crude Oil Abroad Trading LLC (пятое место в рейтинге «надпороговых» покупателей) с огромным торговым оборотом (42 млн тонн «надпороговой» нефти в 2024 году) — попала под американские санкции 10 января 2025 года.

Национальные компании

Среди покупателей российской «надпороговой» нефти есть и крупные национальные корпорации. Это Indian Oil Corporation Limited (третье место в рейтинге), Turkiye Petrol Rafinerileri As (Tupras). К ним же следует отнести Chinaoil (Hong Kong) Corporation Limited — дочернюю гонконгскую фирму китайской China National United Oil Corporation. И Unipesc Asia Company Limited — дочернюю компанию государственной China International United Petroleum & Chemicals Co. Ltd.

Хорошо спрятавшиеся

Компания Vertex Enterprise Limited, связанная с уже упомянутым Michael Kyprianou, купила 35 млн баррелей «надпороговой» нефти в 2024 году, что вывело ее на шестое место в рейтинге. У гонконгской Blackford Corporation Limited (седьмое место) известен только директор — Sajid Manzoog. Нет никакой информации в реестрах о дубайской компании Rubus FZE, купившей 19 млн баррелей «надпороговой» нефти и попавшей на девятое место. Такой же тайной остаются менеджеры дубайской Apexis Energy FZE (на десятом месте); ее акционеры — ранее некто Aysel Demirkaya, а с января 2024 года — Тулкинджон Тургунов (Tulkinjon Turgunov). Примерно в тех же объемах покупала «надпороговую» нефть Amur Investments Limited, у которой не известны ни бенефициары, ни менеджеры. Итого, довольно крупные импортеры под контролем неизвестных бенефициаров — Vertex, Blackford, Rubus, Apexis Energy, Amur Investments — не под санкциями.

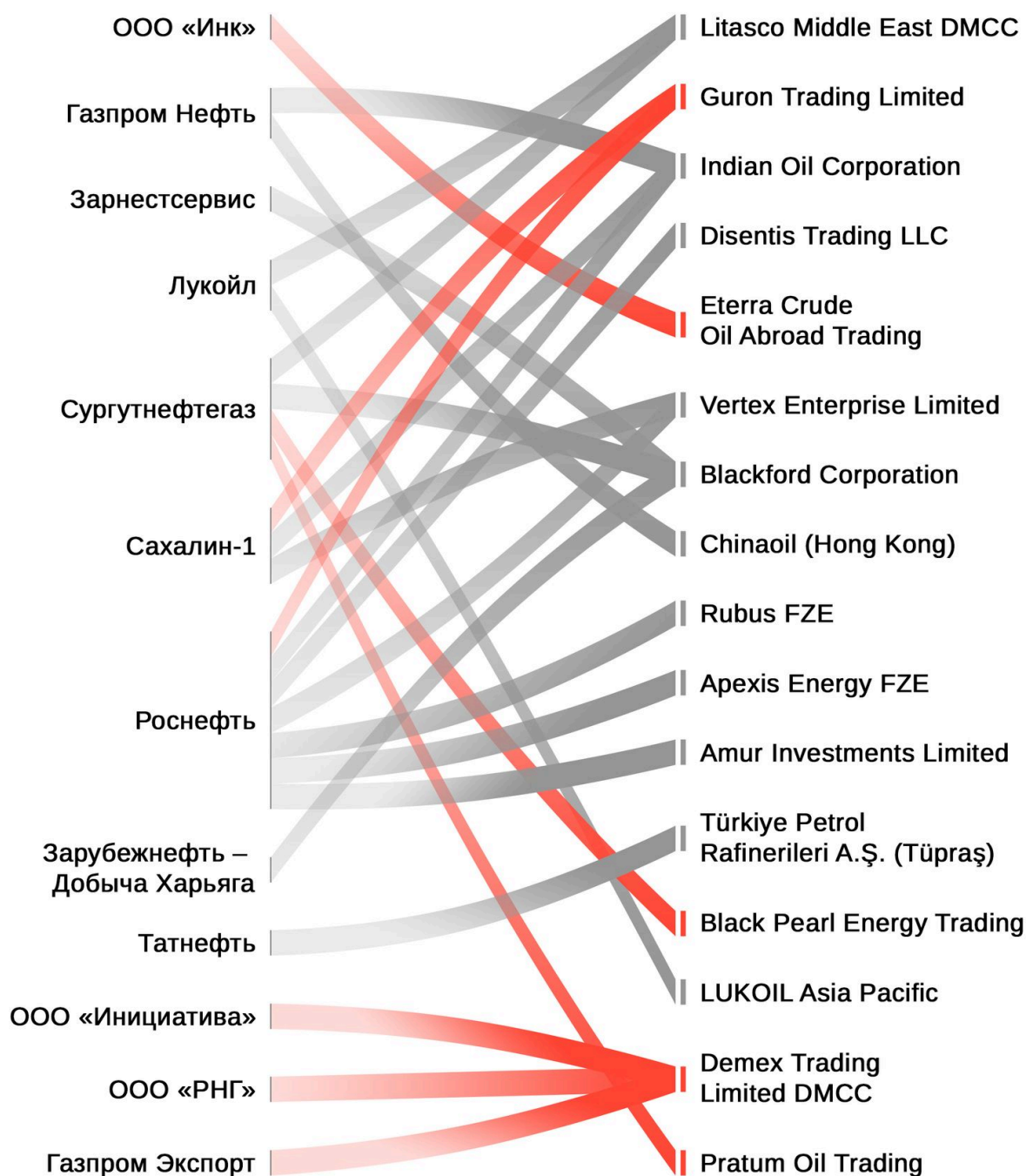
С другой стороны, Black Pearl Energy Trading LLC-FZ — герои [расследования The Insider](#) — попали под санкции в конце 2024 года вместе с бенефициаром Алексеем Халявиным. Сравнивая с ним по объему импорта «надпороговой» нефти эмиратская фирма Demex Trading Limited DMCC попала под санкции в январе 2025 года. В том же санкционном пакете оказалась эмиратская Pratum Oil Trading LLC (директора и собственники неизвестны).

The Insider направил запросы в Chinaoil (Hong Kong) Corporation Limited, Indian Oil Corporation, Turkiye Petrol Rafinerileri, Guron Trading, Pratum Oil Trading. Контактной информации других фирм в публичном доступе нет.

Кто основные российские партнеры этих импортеров?

Хотя мы довольно часто не знаем, кто формально является бенефициаром в Гонконге или Дубае, о таинственных покупателях что-то может сказать то, кто их основные российские продавцы. В списке оказались все крупнейшие российские производители.

ОСНОВНЫЕ ПАРТНЕРЫ КРУПНЕЙШИХ ИМПОРТЕРОВ РОССИЙСКОЙ НЕФТИ В 2024 ГОДУ



Источник: Данные Marine Traffic

■ Не под санкциями (на март 2025 года)

■ Под санкциями (на март 2025 года)

«LITASCO SA не владеет и не контролирует LME Trading DMCC, и обе компании ведут свою собственную отдельную деятельность. Обе компании являются аффилированными лицами LUKOIL Group. LITASCO SA не закупала в 2024 году сырую нефть российского происхождения, поставляемую морем. (...) LITASCO SA действует в полном соответствии со всеми применимыми законами в странах, где она осуществляет свою деятельность».

Компания LME Trading DMCC не ответила на запрос The Insider.

Греческие танкеры

Среди тех, кто помогает России вывозить нефть, значительную часть составляют греческие танкеры. Владельцы данных судов – часто невятные фирмы-однодневки, про которые мало что известно. Но среди пестрых наименований компаний, чьи корабли заплывали из российской части Финского залива в Средиземное море и становились легче, выделяется TMS Tankers, бенефициарно **принадлежавшая**, по сведениям американской комиссии по ценным бумагам, и до сих пор – по сведениям «Бюллетеня Ллойда» – **принадлежащая** миллиардеру Джорджу Эконому. Также шли из российских нефтяных портов на Балтике и затем легчали у европейских берегов танкеры фирмы Cardiff Marine, частично принадлежащей сестре Джорджа, Хрисуле Кандилидис (Chrysoula Kandyliidis). С этой же семьей связана фирма **Dryships Inc.** Всего с греками из семейства Эконому связано 11 танкеров из 21, которые становились легче в европейских водах (а то и в европейских портах), после того как заходили в Усть-Лугу или Приморск.

Владельцы этих танкеров – часто невятные фирмы-однодневки

Единичными заходами в европейские воды с уменьшением осадки, перед этим побывав у российских нефтяных терминалов, отметились корабли семейства греческих богачей Мелиссанидис (фирма Aegean Shipping Management SA) и семьи Ялазоглу (фирма IMS SA).

В Aegean Shipping Management обвинения отвергают и утверждают, что их судно Green Aura «долгое время находилось в чартере у крупного грузового трейдера и в течение 2024 года совершило три захода для погрузки в российские порты, где во всех этих случаях торговля, согласно проведенной обширной комплексной проверке, была полностью законной и полностью соответствовала существующим правилам, а происхождение груза было казахстанским, а не российским».

При этом Aegean Shipping Management не объяснила, почему судно Green Aura вышло из «РосНефтьБункера» на Балтике 27 февраля 2024 года, а 13 марта зашло в порт Милаццо (Сицилия).

В эту компанию затесалась и Lagosmarine незадачливого Алексея Халявина из Латвии, попавшего под санкции, о котором **подробно писал The Insider**.

The Insider также направил запросы TMS Tankers, Cardiff Marine, IMS, а также несколько десятков раз позвонил в TMS Tankers и многократно поговорил с сотрудниками этой фирмы. На момент публикации материала ответов получено не было.

При участии Марии Черных

The Insider благодарит **Marine Traffic** за доступ к поисковой системе и базам данных.

СТАТЬИ ПО ТЕМЕ

Приключения итальянцев в российском ВПК. Как из Италии поставляется сталелитейное оборудование для компаний, производящих броневые стали

Золотые происки. Как Россия в обход санкций вывозит через Армению золото на миллиарды долларов

Пират Балтийского моря. Как гражданин Латвии помогает России зарабатывать миллиарды на обходе нефтяных санкций

Нефть войне! Как Россия обходит нефтяные санкции и что может этому помешать

Нам очень нужна ваша помощь

ПОДПИШИТЕСЬ НА РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЖЕРТВОВАНИЯ



О проекте

Политика конфиденциальности



2024 The Insider
Deposit Photos
Сделано в Charmer