Текст · 9 февраля 2023, 09:37
Economist,

Танкеры грязи не боятся. Как Россия обходит санкции на рынке нефти

С самого начала войны в Украине нефтяные санкции считались одним из самых важных и эффективных способов воздействия на Россию. В начале декабря вступило в силу эмбарго на морские поставки российской нефти и ценовой потолок в 60 долларов, в начале февраля — ограничения на поставки нефтепродуктов. Журнал *Economist* выяснил, насколько эффективны эти санкции и как различные серые схемы, подставные фирмы и ненадежные страховщики помогают России их обходить. «Медиазона» публикует перевод статьи.

За год с начала войны в Украине ведущие западные компании перестали продавать, переправлять и страховать российскую нефть. Их место заняли загадочные новые игроки. Головные офисы этих компаний не в Женеве, а в Гонконге и Дубае. Многие никогда не занимались ничем подобным. Мировая энергетическая система становится все более расплывчатой и неустойчивой, а значит, опасной.

Потребность России в альтернативной цепочке поставок нефти, которая возникла с началом войны, стала особенно острой после 5 декабря, когда Запад принял новый пакет санкций. Они запрещают европейским компаниям морские перевозки российского сырца[1], а также не позволяют российским кораблям использовать

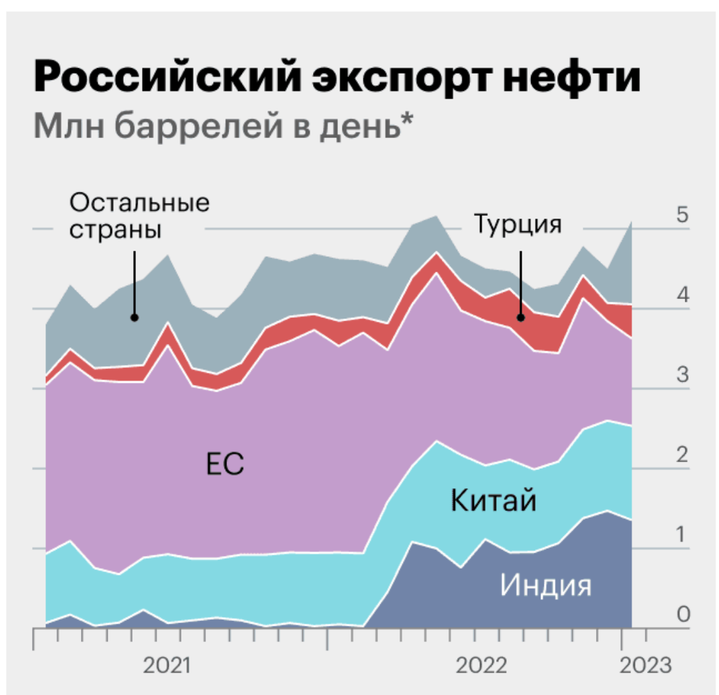
западные логистические или страховые компании, если цена груза превышает 60 долларов за баррель. 5 февраля вступил в силу новый пакет санкций, касающийся дизеля и других нефтепродуктов. Так что эти новые каналы сбыта окажутся еще более востребованными.

Economist поговорил со множеством посредников на нефтяном рынке и изучил имеющиеся цепочки поставок, чтобы оценить действие санкций и понять, как могут развиваться дальнейшие события. Мы пришли к выводу, что — к досаде Запада и на радость России — новые теневые схемы поставок и финансирования устойчивы и обширны. Серый рынок не просто не слабеет — он, судя по всему, готовится встретить новый пакет санкций во всеоружии.

В декабре российский экспорт, который в прошлом году составлял более 10% от мирового объема торговли, и правда сильно пострадал от выпада Европы. Но всего через два месяца он вышел на уровень, который последний раз наблюдался в июне. Количество разливов нефти, которое вырастает, если рынок встает, снизилось до нормы. Как и ожидалось, Китай и Индия подбирают большую часть попавших под эмбарго баррелей. Но есть и неожиданный эффект: все больше груза уходит в неизвестном направлении. Российская нефть, за передвижениями которой раньше было так легко проследить, сегодня двигается по гораздо более мутным каналам.

Частично торговля по-прежнему идет через греческие транспортные фирмы, британских страховщиков, датские и японские банки, которые

уже давно главенствуют в индустрии. Этот канал выживает благодаря потолку цен, установленному Западом в декабре. В тот месяц, пока европейские фирмы приостановили деятельность, чтобы разобраться с новыми правилами, доля контролируемой ими российской сырой нефти резко упала, с 60 до 13%. Теперь, когда документооборот восстановлен, доля возросла до 36%. Но, скорее всего, она упадет опять. 1 января самые крупные перестраховочные компании мира, которые занимаются страхованием страховщиков, решили, что они больше не покрывают транспортировку из российских портов. Западные страховщики могут либо выйти из бизнеса, либо сами нести расходы, связанные с увеличением рисков.



* Включая «Смесь КТК» — сорт нефти российско-казахстанского Каспийского трубопроводного консорциума.

На другой стороне спектра — черный рынок, прибежище Ирана и Венесуэлы. Потрепанные танкеры полувековой давности отправляются к подпольным покупателям с отключенными транспондерами. Их переименовывают и перекрашивают, иногда несколько раз за рейс. Они часто проходят через оживленные порты, где можно затеряться среди других судов. Недавно обнаружилось, что несколько огромных танкеров, до того стоявших на якоре в Персидском заливе, берут груз у российских кораблей у берегов Гибралтара.

Оман и ОАЭ, которые в первые десять месяцев 2022 года импортировали российской нефти больше, чем за три предыдущих года вместе взятых, похоже, смешали и перепродали часть этой нефти в Европу. Малайзия экспортирует в Китай в два раза больше нефти-сырца, чем в принципе может произвести. Большая часть этой нефти, скорее всего, идет из Ирана, но наблюдатели подозревают, что и русские баррели там присутствуют.

И все же, учитывая, что российские компании пока еще могут продавать нефть миру вполне легально, этот путь выглядит слишком утомительным. Так что доля черного экспорта хоть и растет, но все равно остается сравнительно небольшой. А большая часть российской нефти идет по серым каналам, которые не соблюдают потолок цен, но и не нарушают закон, потому что не используют западные логистические цепочки и доставляют нефть странам, которые не поддерживают блокаду.

Успех этих непрозрачных и рассредоточенных по миру торговых операций держится на трех столпах: новые трейдеры, новые источники финансирования и растущий флот танкеров.

* * *

Раньше российскую сырую нефть за границу продавали торговые подразделения российских компаний, западные нефтяные компании и швейцарские торговцы сырьем. В основном они базировались в Женеве. Но многие сменили местоположение на более дружественное. Робин Миллс из консалтинговой фирмы *Qamar Energy*

считает, что с начала войны более 30 российских трейдерских компаний устроились в Дубае, некоторые под новыми именами. С уходом западных трейдеров они торгуют с Индией, Шри-Ланкой, Турцией и другими странами. Большинство раньше не продавало российскую нефть или вовсе не занималось этим сырьем. Инсайдеры подозревают, что большая часть новых фирм работает как ширма для российских госкомпаний.

И именно эта примечательная группа контролирует разросшийся серый флот. С той секунды, как Евросоюз заговорил о логистических санкциях, рынок подержанных танкеров резко пошел в гору. За прошлый год около 200 танкеров сменили хозяев. По словам судового брокера *Simpson Spence Young (SSY)*, это на 55% больше, чем в 2021 году. В основном это танкеры типов *Aframax* и *Suezmax* с максимальной вместимостью в 1 млн баррелей, единственные корабли, чей достаточно небольшой размер позволяет причаливать в российских портах. Спрос на *Aframax* вырос так сильно, что недавно несколько танкеров продали по 35 млн долларов — примерно столько Китай в прошлом году платил за гораздо большие суда, способные перевозить до 2 млн баррелей.

Флот, с помощью которого Россия может обходить потолок цен, на сегодня насчитывает примерно 360 кораблей, то есть 16% от числа всех нефтяных танкеров в мире. Если бы даже все западные корабли прекратили перевозить баррели с российской нефтью, этого теневого флота хватило бы, чтобы поддерживать экспорт российской нефти на сегодняшнем уровне, говорит Рейд л’Ансон из

аналитической фирмы *Kpler*. Многим из этих судов уже больше 20 лет, а ходят они на огромные расстояния. Если из Черного моря в Европу нефть можно привезти за неделю, дорога до Китая занимает 45 дней.

С расцветом бизнеса новые посредники должны были найти финансистов, готовых оплатить и застраховать их сделки. Возможность держать миллионы баррелей, не вкладывая при этом собственный капитал, а пользуясь почти неограниченными кредитными линиями крупнейших мировых банков, давно была основой нефтеторговли. В случае с российской нефтью, от которой западные банки предпочитают держаться подальше, так уже не получится. Появившаяся теневая торговля, судя по всему, поддерживается российскими властями, и посредники не платят за груз вперед — только после того, как им удается его перепродать. Банки Персидского залива тоже все чаще раскошеливаются и становятся участниками этих схем. Местные аналитики считают, что они решили поучаствовать после того, как *ADNOC*, принадлежащий государству энергетический гигант из ОАЭ, начал получать российский сырец в ноябре.



Со страхованием дело обстояло сложнее. Нефтеперевозчикам нужно не просто страховать свой груз и суда. Портовые администрации, контролирующие такие проходы, как, например, Босфорский пролив, требуют страхования взаимной ответственности на сумму ущерба, который корабли могут причинить людям, собственности или природе. Ущерб от разлива нефти может быть столь велик, что 90% мирового страхования этого типа оплачивают клубы судовладельцев, в основном лондонских, которые делят взносы между собой. По словам Ульриха Кадоу из немецкой страховой компании *Allianz*, ни один частный рынок, кроме западного, не справится с подобного рода взаимной поддержкой.

Но и здесь решение было найдено. Похоже, начиная с декабря страховать грузы и корабли помогают российские фирмы, часто только начинающие работу в судоходном бизнесе. Какая-то часть взаимного страхования, столь же, впрочем, сомнительного качества, обеспечивается российским государством. Эксперты считают, что некоторые порты, обслуживающие страны, куда вливается российская нефть, в частности Индию, снизили уровень страховки, требуемой от прибывающих танкеров.

Серой торговле есть куда расти. Китай и Индия могут купить еще больше российской нефти-сырца — их резервуары заполнены менее чем на две трети, и, по мнению аналитиков из *Kayrros*, это значит, что нефть не хранится, а перерабатывается и перепродается, в том числе в Европу. 3 января Китай увеличил квоты на экспорт нефтепродуктов почти на 50% по сравнению

с прошлым годом, отмечает Джованни Серио из торговой компании *Vitol*, возможно, страна готовится покупать больше российского сырца, чтобы продавать нефтепродукты за границу.

Мотивация соблюдать ценовой потолок тоже может ослабнуть. В декабре Владимир Путин подписал указ, согласно которому запрещены продажи тем, кто соблюдает потолок цен. Язык постановления позволяет разные интерпретации, многие сомневаются, что указ будет всерьез исполняться. Тем не менее это постановление, вступившее в силу 1 февраля, может заставить некоторых покупателей задуматься.

* * *

Повышение цен еще сильнее поменяет картину. Сегодня *Brent*, международный эталонный сорт нефти, торгуется примерно по 85 долларов за баррель, в прошлом году он в среднем стоил 100 долларов. Слабые переговорные позиции России и высокие цены на транспортировку означают, что сырая нефть *Urals* упала в цене еще до установления потолка. В результате баррель сорта *Urals*, который составляет большую часть российского экспорта, продается дешевле, чем ценовой потолок в 60 долларов. Эта вялая рыночная ситуация облегчает жизнь тем, кто хочет соблюдать правила. И все же многие аналитики считают, что вернувшийся спрос от Китая вкупе со слабыми инвестициями в новые источники нефти могут поднять *Brent* обратно к 100 долларам во второй половине 2023 года. В этом случае подскочит и цена на *Urals*. И некоторые покупатели скорее обратятся к

серой торговле, чем будут заморачиваться с новыми требованиями.



Следующий пакет санкций, касающийся нефтепродуктов, также увеличивает серую торговлю. В декабре Европа покупала 1 млн баррелей дизеля и других чистых дистиллятов в день, что составляет 55% российского экспорта. Теперь России надо будет найти новых покупателей.

В Китае и Индии спрос на нефтепродукты невысок, а мировой рынок раздроблен. Таким образом, России имеет смысл делать ставку на относительно небольшие рынки вроде Бразилии и Мексики — поток поставок из Америки в эти страны уменьшится, потому что она будет экспортировать нефть в Европу. Но флот, способный перевозить такую продукцию, невелик, а дальние расстояния только усугубят нехватку. Все это наводит на мысль, что Россия не сможет продавать большую часть переработанной нефти и будет стараться отдать как можно больше сырца на серый рынок.

Рост серой торговли имеет для России свои выгоды. Он выводит большую часть ее экспортных механизмов из-под западного влияния. И делает ценообразование менее прозрачным. Западные

оценки стоимости *Urals*, основанные на небольшом количестве зафиксированных сделок, с трудом соотносятся с реальными ценами. Сергей Вакуленко, бывший российский нефтяник, работающий в аналитическом центре Карнеги, отмечает, что данные индийской таможни за ноябрь — последние из имеющихся на сегодняшний день — говорят, что страна покупала нефть с гораздо меньшими скидками, чем предполагалось ранее. Посредники на сером рынке, обеспечивающие, например, фрахт, предлагают способы перекачки денег на счета офшорных компаний, на которые Кремль, скорее всего, может влиять.

Тем временем уход России от санкций может иметь серьезные побочные эффекты для всего остального мира. Один из них — дальнейший разлом нефтяной торговли по жестким геополитическим границам. В декабре ключевые западные игроки, в том числе *ExxonMobil* и *Shell*, сообщили, что больше не будут фрахтовать танкеры, которые перевозили российскую нефть. Так они хотят заставить судовладельцев сделать выбор, на чьей они все-таки стороне. Еще одно последствие — нефтеторговля станет еще более рискованным бизнесом. Все более серьезный процент мирового топлива будет транспортироваться компаниями без какой-либо репутации, стареющие суда будут отправляться во все более далекие и сложные путешествия. И если произойдет авария, страховщики могут не захотеть или не смочь покрыть ущерб. У союзников Украины есть веские причины отмыть руки от российской нефти. Но это не значит, что осколки кораблекрушений не доплывут до их берегов.

Оригинал: *How Russia dodges oil sanctions on an industrial scale, The Economist, January 29, 2023*

Перевод: Вера Нифлер

© 2023, The Economist Newspaper Limited. All rights reserved. Published under license. The original content, in English, can be found on www.economist.com

---

1. Неочищенная сырая нефть.