



Многие западные информационные агентства и исследовательские организации отмечают довольно серьёзное снижение доходов нашей страны от реализации на международных рынках углеводородов и их производных в этом году: например, Россия от экспорта нефти и газа в феврале 2023 года получила в бюджет на 38% меньше средств по сравнению с тем же месяцем предыдущего года. В феврале месяце они составили 18,5 млрд долл., тогда как в феврале 2022 года достигали 30 млрд долл., сообщает Reuters со ссылкой на данные Международного энергетического агентства (МЭА).

Хочется сделать для читателей несколько существенных пояснений, посвящённых наполняемости российского бюджета и некоторых суверенных фондов, в том числе специально для Биролы, Шольца, Бербок, Борреля, Байдена и их единомышленников.

ОБ УГЛЕВОДОРОДНЫХ САНКЦИЯХ ЗАПАДА И НЕКОТОРЫХ СХЕМАХ БОРЬБЫ С НИМИ

Директор МЭА Фатих Бирол заявил: "Санкции Запада достигли своей цели по стабилизации нефтяных рынков и сокращению доходов Москвы от экспорта нефти и газа. Мы ожидаем, что снижение доходов от нефти и газа будет более резким в ближайшие месяцы. И ещё более резким в среднесрочной перспективе из-за отсутствия доступа к технологиям и инвестициям".

Прежде чем пояснить, почему это не совсем так, точнее, совсем не так, коснёмся одного важного для понимания широкой публики вопроса: а сколько нефтегазовой продукции РФ экспортировала в былые годы и на какую сумму. Так вот, по официальным данным Росстата российский экспорт нефти, нефтепродуктов и газа в денежном выражении в 2022 году достиг 383,7 млрд долларов (примерно миллиард в сутки) и оказался рекордным с 1995 года. А вот неофициально разные источники и в России, и на Западе утверждают, что в реальности углеводородов всех видов в том же 2022 году РФ продала на 550–570 млрд, неучтёнка экспортируется по целому ряду закрытых каналов, и доходы от неё направляются в различные фонды, в том числе и напрямую связанные с оборонно-промышленным комплексом. Поэтому, прежде чем называть цифры падения спроса и доходов, нужно понять, а от какой цифры мы отталкиваемся. Вы можете серьёзно заблудиться, господин Бирол, а значит, и ваши правительства сделают весьма отвлечённые от реальности выводы о российском потенциале, не стоит выдавать желаемое за действительное.

В самом конце 2022 года ЕС и страны G7 (США, Канада, Великобритания, Франция, Германия, Италия и Япония), а также Австралия договорились о введении потолка цен на российскую нефть, транспортируемую морским путём, на уровне 60 долл. за баррель. С февраля были введены рестрикции по ценам на нефтепродукты. Одновременно ЕС ввёл ограничение цен на российский газ в размере 180 евро за мегаватт-час (около 2 тыс. долл. за 1 тыс. куб. м).

Россия резкоотреагировала и ввела контрсанкции: был введён запрет поставки своей нефти и нефтепродуктов иностранным государствам или компаниям, если в контрактах "прямо или косвенно предусматривается использование механизма фиксации предельной цены".

В конце февраля президент Владимир Путин подписал федеральный закон "Об изменении порядка расчёта цены нефти для налогообложения нефтяных компаний". Отныне при расчёте налогов котировки нефти российской марки Urals должны быть не ниже стоимости сорта Brent минус 25 долл. за баррель. То есть налоги надо будет заплатить, считайте, с 60 долл. с каждого барреля, а это почти половиною компенсирует даже официальные потери бюджета, вызванные западными рестрикциями. Применение этой формулы позволит бюджету в этом году получить дополнительные 600 млрд руб.

Россия увеличила экспорт сырой нефти через тихоокеанские порты, пишет Bloomberg со ссылкой на собственные данные отслеживания.

Только за последнюю неделю февраля, продолжает Bloomberg, российскую нефть погрузили на 47 танкеров. 14 из них получили топливо в тихоокеанских портах: десять — в Козьмино (вблизи Находки Приморского края), три — в Де-Кастри (Хабаровский край), один — в Пригородном (на Сахалине в районе Корсакова). Остальные 20 танкеров погрузили нефть в Усть-Луге и Приморске (Ленинградская область), Мурманске и Новороссийске.

В январе-феврале в тихоокеанских портах России было не более десяти танкеров, указывает Bloomberg. По его данным, "последние объёмы экспорта являются рекордными с начала 2022 года, когда агентство начало отслеживание". И кстати, нефть из восточных портов покупается совершенно по другой цене, по ценам на 40% выше, чем из западных, потому что, во-первых, одним из основных покупателей из числа недружественных стран является Япония, которая сумела добиться от Штатов отмены для себя ограничений в 60 долларов и платит за нашу нефть полную цену, так как действительно её экономика крайне зависима от всех углеводородов, а во-вторых, это не Urals, а в основном дальневосточная нефть, а на неё вроде бы ограничения не распространяются, правда, западники ещё сами не поняли, что и куда распространяют.

Страны Северной Африки стали "ненасытными" покупателями дизельного топлива и остальных нефтепродуктов российского производства после сокращения закупок европейских покупателей и санкций — это вызывало обеспокоенность в ЕС возможным обходом ограничительных мер, пишет The Wall Street Journal.

Так, Марокко закупила в 2021 году около 600 тыс. баррелей дизельного топлива, но только за первый месяц этого года его импорт вырос до 2 млн баррелей, извещает своих читателей и нас The Wall Street Journal. "Тунис в 2021 году почти не закупал российские нефтепродукты, но в последние месяцы "поглощает" бензин, лигроин, дизельное топливо и газойль, обычно применяемые для выпуска пластмасс и химикатов. Тунис в январе 2023 года закупил 2,8 млн баррелей нефтепродуктов из России, в феврале ожидается импорт ещё 3,1 млн баррелей. Воплски спроса выявили также в Египте, Ливии и Алжире", — то есть во вполне себе нефтедобывающих странах, Алжир и Ливия вообще являются мировыми лидерами нефтедобычи.

"Увеличение импорта Тунисом и Марокко российских нефтепродуктов совпало с наращиванием их собственного экспорта нефтепродуктов, что вызвало опасения в смешивании и реэкспорте продукции из России". Как отмечает WSJ, это срывает усилия западных стран по исключению российской нефти из экономики. Не они одни: все смешивают, естественно, российское топливо с каким-нибудь левым и спойконо торгуют им, обходя все санкции, так как нефть в этой ситуации уже не Urals, а какой-нибудь Urals+, а на неё никакие запретов не предусмотрено.

А у нас недавно появилось нечто невообразимое: возник принципиально новый таинственный торговый флот, возмож-

Николай СОРОКИН НЕФТЯНАЯ ИГРА

Как Россия обходит западные санкции

но, крупнейший в мире. История получилась столь запутанной, абсолютно непросчитанной западными санкционными теоретиками и внезапной, что мировые издания, только сейчас опомнившись от шока, начали её худо-бедно освещать. Фактически одной небольшой индийской компанией в прошлом году и в начале этого года было приобретено по одним оценкам — 58, по другим — 80 нефтеналивных танкеров и ещё порядка 20 газовозов. Новый флот индийской фирмы весьма существенно поменял логистику и транспортные коридоры, связанные с перевозкой углеводородов. Что же произошло? Какое это будет иметь значение для мировой экономики, и причастна ли к этому Россия?

В начале прошлого, 2022, года в Мумбаи (бывший колониальный Бомбей), появилась некая контора под названием Gatik, исходя из своих ОКВЭДов, занимающаяся логистикой. Об этой фирмёшке никто ничего не знал, испанский экономический таблоид El Economista, начавший не так давно рассказывать фразировавшей публике некоторые детали экспоненциального взлёта Gatik, написал: "2 года назад её активы составляли всего 100 000 долларов, что для морского перевозчика — крохи, а теперь его знают все как международного гиганта, покупающего нефть миллионами баррелей". А вот сегодня ряд политических аналитиков и экономистов, сопоставляя разнообразные данные и разбирая невиданный в условиях современного капитализма менее чем годовалый путь компании от 100 000 долл. к миллиардам, указывают на интересное совпадение: фантастический подъём индийского предприятия начался "практически одновременно с началом военных действий на Украине и с тех пор не прекращается". Точнее, даже не с самого конфликта в горячей фазе, а после замораживания российского резервного фонда и запуска крупномасштабных санкций, в первую очередь, фактического углеводородного эмбарго. Любопытно, не правда ли.

Не секрет, что Индия приобретает российскую сырую нефть марки Urals с большой скидкой. Тот же El Economista сообщает нам, что "9 мая нынешнего года баррель нефти марки Brent продавался чуть выше 76 долларов, а нефти марки Urals — 56 долларов".

Но это уже не так плохо: год назад дисконт между российской и всей остальной нефтью составлял 40 долларов США, а сегодня сократился вдвое.

"По состоянию на конец 2021 года, Gatik Ship Management владела всего двумя танкерами. К апрелю 2023 года, по данным экспертов в сфере судоходства VesselsValue, её собственный флот состоял уже из 58 судов общей оценочной стоимостью 1,6 млрд долларов".

"При этом сведения о происхождении компании Gatik и информация о её собственнике весьма скудны, а корпоративные записи о коммерческой деятельности настолько минимизированы, что создают предпритию ореол загадочности", — пишет британское деловое издание Financial Times. — Группа зарегистрирована в качестве экспортёра в Индии 31 марта этого года, но не фигурирует в официальном корпоративном реестре Индии". Ситуация запутана до крайности и больше походит не на импорт российской нефти и газа, а на какую-то операцию спецслужб или сверхточных глобальных корпораций. И в этом смысле Роснефть, а почти никто не сомневается, что за Gatik стоит именно она, проводит совершенно правильную и осмысленную политику. Но доказательств у них никаких нет, правда, им давно и не нужны никакие доказательства.

"Может быть, ключ к разгадке, откуда у Gatik "ноги растут", следует поискать в её соседях по офису? — продолжает El Economista. — В этом же месте по соседству прописана и другая компания, тоже выросшая по мановению волшебной палочки, Buena Vista Shipping. Аналитики Energy Intelligence (EI) попытались связаться с индийской логистической компанией, чтобы хоть что-то выяснить досконально. При этом самая большая загадка, которую им удалось разъяснить читателям, заключается в неоднозначно установленной информации о том, что абсолютному большинству судов таинственного и невидимого флота, которые осуществляют экспорт российской нефти, "уже более 15 лет". Заметим, что они от этого вовсе не перестают прекрасно справляться со своей ролью и, скорее всего, благодаря своей остаточной "амортизационной" стоимости приносят больше доходов от импорта, чем дорогие новые суда.

Никто из западных экспертов и аналитиков не вычислил и не привёл никаких вменяемых аргументов по теме: кому же достоверно принадлежит Buena Vista Shipping, и кто профинансировал беспрецедентный рост торгового флота Gatik Ship Management. "Никто не знает, — продолжает просвещать нас El Economista. Единственное, что известно наверняка, — данное беспрецедентное расширение поставило нефтяной рынок в тулуп. Но судоходные брокеры, аналитики и трейдеры подозревают связь с крупнейшим участником — нефтяным гигантом Роснефть.

Изучение сведений аналитической фирмы Kpler, проведённое FT, показывает, что индийская группа поставила не менее 83 млн баррелей российской нефти и нефтепродуктов.

Более половины этой продукции поступило от Роснефти, утверждают сотрудники аналитической группы. "Считается, что общие цифры даже выше, чем в наборе данных Kpler", — отмечает издание.

"После введения западных санкций на транспортировку российских углеводородов было неизбежно, что нефтяные компании РФ захотят сами транспортировать своё сырьё, и я думаю, что Gatik — лучший мой пример", — говорит Виктор Катона, руководитель отдела анализа сырой нефти в Kpler.

"Компания в стране, считающейся дружелюбной Российскойскому государству, появляясь из ниоткуда, покупает большое количество танкеров менее чем за год и обслуживает почти исключительно российские потоки. Здесь есть пища для размышлений", — добавляет он.

По оценке VesselsValue, которая отслеживает продажи танкеров, Gatik Ship Management за период с марта 2022 года приобрёл не менее 56 танкеров, 13 из которых — только в декабре прошлого года, когда началось действие эмбарго ЕС на российскую нефть.

По словам Ребекки Галанопулос из VesselsValue, эти покупки сделали Gatik одним из крупнейших владельцев танкеров в мире. "Для сравнения, из почти 14 000 действующих танкеров большинство из этих компаний (1361) владеют менее 10 действующими танкерами; только 20 компаний, включая Gatik Ship Management, владеют 50 танкерами или более".

Огромные деньги, об этом тоже следует обязательно сказать, потеряли страховые компании, разорвавшие отношения с Россией. Согласно данным Financial Times, по состоянию на конец марта 2023 года, по крайней мере, 35 судов Gatik'a имели западную страховку со всеми вытекающими для них неприятными последствиями. По состоянию на начало апреля уже ни один из его кораблей не был застрахован ни одним из крупных признанных поставщиков на Западе. Зачем им это, действительно? Застраховать свои суда легко можно и в самой Индии, и в Китае, и в арабских странах. Для чего зависеть от маниакальных прихотей западных политиков?

Вот эти устаревшие танкеры раньше возили нефть, в основном по Тихому океану, и их хозяева даже не думали их продавать; западные санкции против России изменили всё: внезапно возник ниоткуда огромный спрос, а вместе с ним и возможность для ведущих трейдеров заменить устаревший парк кораблей. После приобретения индийской группой нефтеналивные танкеры, ныне принадлежащие Gatik Shipment Management, в основном сосредоточились на маршруте Россия — Индия, преимущественно не в обход Европы и потом через Суэц, а с Дальнего Востока в обход юго-восточной Азии. При этом, пишет El Economista, "тёмная лодка из Мумбаи" помогла организовать один из самых значительных обменов потоками нефти за последние десятилетия. До марта 2022 года Россия поставляла в Индию менее 1% сырой нефти. Сегодня, согласно официальной торговой статистике, на долю поставок в это азиатское государство приходится около 30% продаваемого Россией объёма чёрного золота". Все привыкли ругать Игоря Сечина, а мне кажется, что он заслуживает уважения и почёта на Родине.

"Благодаря таким сделкам Индия поглотила большую часть Urals, которую Россия ранее экспортировала на рынок ЕС", — огорчённо констатирует западная пресса. А что вы хотели? С какой стати Индии, население которой 300 лет безжалостно уничтожалось и грабилось сначала португальцами, потом голландцами и англичанами, петь под вашу колониальную дудку?

FT констатирует, что "западные санкции полностью изменили мировые рынки нефти. Когда ЕС вводил ценовой потолок на российскую нефть, в Брюсселе, конечно, рассчитывали на то, что русские поднимут руки и пойдут сдаваться. По идее, исходившей из логова Евросоюза, ограничения в цене на нефть из России должны были отсечь от Москвы западных покупателей. Однако сразу же выяснилось, что существуют как мини-

мум два "но", показавших, что, работая против России, можно достичь совершенно не того, что изначально планировалось".

Оказалось, для западных стран, поргязших в своём эгоизме и самолюбии, это удивительное открытие, что в мире кроме Запада существует ещё и Восток, и он уже ни в чём этому самому Западу не уступает. Современный Восток — высокоразвитый, обладающий капиталами и амбициями, с целями и задачами, зачастую прямо противоречащими западным визави. Это "но" под номером один. Не успел так называемый потолок цен на наши углеводороды вступить в силу, как Индия, Китай и ещё два десятка стран решили резко увеличить импорт российской нефти (Китай — вдвое, Индия — в 37 раз).

Вторым "но", пишет El Economista, оказался сам Запад. Выяснилось, что европейцы не против покупать российскую нефть в обход собственных же санкций. Лишь бы этикетку на бочке сменили на какую-нибудь неподсанкционную. Тем более, что прецеденты уже были: весь мир в курсе, что такое "латвийская смесь", как она приготавливается из российской нефти и не подпадает после этого ни под какие ограничительные нормы...

Остаётся лишь резюмировать, что Россия блестящим образом сумела решить вопрос с убывающими доходами от разнообразных ограничений и, по факту, уже сумела их чуть менее, чем полностью, компенсировать...

ПОЧЕМУ ЗАПАДНЫЕ САНКЦИИ ПЕРЕСТАЛИ СООТВЕТСТВОВАТЬ ИЗНАЧАЛЬНО ПОСТАВЛЕННЫМ ЗАДАЧАМ

Начали появляться странные, шокирующие западных трейдеров и политиков данные о наращивании не только экспорта, но и нефтедобычи, в том числе и об интенсивном вводе в эксплуатацию новых нефтяных скважин, что сегодня немалосмыслим ни в одной из крупных добывающих стран. При этом формально сообщается о добровольном сокращении добычи на полмиллиона баррелей в сутки, это официальные данные Росстата и Минэнерго.

Ведомости пишут, что "ввод новых нефтяных скважин в России в апреле 2023 года вырос на 16,5% в сравнении с апрелем 2022 года и составил 627 штук". Об этом сообщили "Ведомостям" два источника, знакомых со статистикой Минэнерго. "За первые четыре месяца года ввод нефтяных скважин в России вырос на 11%, в годовом выражении — до 2628 штук. В основном их вводили ВИНХИ (вертикально интегрированные нефтяные компании), к которым относятся такие компании, как Роснефть, Лукойл, Газпром нефть, Татнефть, Сургутнефтегаз и другие".

Российские углеводородные компании уже более полугода как отменили практику оглашения нефтегазовой статистики. Такой рода огласки данных стали невозможными на фоне санкций, введённых против важнейшей бюджетобразующей сырьевой отрасли России. И такая позиция абсолютно естественна, хотя, с другой стороны, дефицит объективной информации создаёт широкие возможности для домысливания и дезинформации. В СМИ западных стран — основных потребителей чёрного или голубого топлива, активно муссируют слухи о том, что Россия в действительности сокращает добычу, нарастает поток обвинений в обмане мира и членов ОПЕК+. Запад в очередной раз старается забыть истинных виновников возникновения углеводородного кризиса, пытается переложить ответственность с большой головы на здоровую.

Ведущий аналитик компании "Открытые Инвестиции" Андрей Чокетков полагает, что решение ОПЕК+ может вернуть цены на нефть выше 80 долларов за баррель. И дефицит поставок уже в июле расширится до 3 млн баррелей, что способно существенно повлиять на цены.

В целом, оценка экспертного сообщества в отношении экспортных перспектив России носит умеренно-оптимистический характер. Отмечается, что снижение квот по добыче будет компенсировано ростом нефтяных цен, прогнозируемым уже с июля, при начале заполнения хранилищ на зимний период и активизации "теневого" экспорта. При этом отмечается, что "теновой" вовсе не обязательно означает незаконный, скорее, более закрытый, неафишируемый.

Аналитики ИБ "Синара" Василий Мордовцев и Кирилл Таченников отмечают, что пониженная квота России может найти отражение в уменьшении ценового дисконта Urals к Brent, который и так уже упал с январских 35 долларов за баррель до 22 долларов за баррель в мае.

Статистика роста числа скважин удивляет потому, что Россия объявила о добровольном снижении добычи нефти с марта, а потом подтвердила это решение в рамках решения ОПЕК+ вплоть до конца года, пишет "Ведомости": "Более того, вице-премьер Александр Новак заявил, что "Россия уже выполнила взятое на себя обязательство". По его словам, "Россия в апреле уже снизила добычу нефти (без конденсата) на уровень, который обещала, — на 500 тыс. баррелей в сутки по сравнению с уровнем февраля". Что касается ценнейшего конденсата, то на него вообще никакие квоты не распространяются: например, 2022 году в России добыт 41 млн тонн конденсата, тогда как добыча нефти составила 493 млн тонн. Таким образом, пишет "Коммерсант", совокупная добыча жидких углеводородов в 2024 году может сократиться примерно на 5,6% относительно 2022 года, до 504 млн тонн, если добыча конденсата не вырастет.

По данным ОПЕК, в феврале Россия добывала 10 млн баррелей нефти в сутки (без конденсата), это значит, что в апреле добыча составила 9,5 млн баррелей. Каким же образом снижение добычи может соседствовать с серьёзнейшим увеличением количества эксплуатируемых скважин? Понятно, что постоянная истерика СМИ западных стран о рекордных объёмах экспорта российской нефти носит преимущественно пропагандистский характер, но ведь совсем же, наверное, дыма без огня не бывает?

"Рост нефтяных скважин не обязательно говорит о том, что и добыча должна увеличиваться, потому что скважины могут быть разными. Сейчас статистика закрыта, и без неё говорить о том, что конкретно происходит, крайне сложно. Но если до-

верить данным Новака, что российские нефтяники уже сократили добычу нефти на 500 тыс. баррелей в сутки, то можно выдвинуть одну версию", — говорит эксперт Финансового университета при правительстве РФ и Фонда национальной энергетической безопасности Игорь Юшков.

По его словам, из России "ушли международные сервисные компании, которые специализируются в основном на технологически сложных операциях: многостадийный разрыв пласта, многостовное бурение и прочее". "Международные сервисные компании работали в основном на трудных объектах у нас. Раз они ушли, то можно предположить, что часть технологически сложных операций стала недоступна, и теперь приходится поддерживать объёмы добычи более простыми способами — приходится бурить больше скважин", — комментирует ситуацию Игорь Юшков.

Надо также отметить, что простой количественный рост экспорта нефти далеко не всегда говорит о том, что произойдёт некое исключительное наращивание её производства на внутренней территории. Отдельные компании могут смешивать и реэкспортировать зарубежную, например, казахстанскую, нефть, следует также отслеживать потребление сырой нефти на внутреннем рынке и её переработку, то есть поставки сырья на нефтеперерабатывающие заводы.

"В обычные годы мы, как правило, добывали 550 млн тонн сырой нефти. Примерно половину экспортировали в сыром виде, а вторую половину добытой нефти перерабатывали. Только 90 млн тонн полученных нефтепродуктов мы оставляли на внутренний рынок, а всё остальное тоже экспортировали, только уже в виде нефтепродуктов: нефтя, бензин, но прежде всего — дизель и мазут.

Сейчас мы не знаем, сколько Россия производит дизеля и мазута. Но рост экспорта сырой нефти вполне может происходить за счёт сокращения переработки и экспорта нефтепродуктов", — говорит Юшков.

По его словам, "сокращение нефтепереработки в мае вполне логично, так как многие НПЗ в России в этот период останавливаются на профилактические ремонтные работы. Поставки на внутренний рынок сокращать нельзя, иначе будет дефицит и подскочат цены, поэтому приходится снижать поставки на экспорт".

На днях вице-премьер Новак провёл совещание по ситуации на рынке нефтепродуктов. Было дано указание обеспечивать общедоступные равномерные поставки бензина и дизельного топлива на внутреннем, в том числе биржевом, рынке, включая независимые АЗС. "Минэнерго даже рассматривает вариант ограничения экспорта бензина, если потребуются стабилизировать цены внутри страны".

Европа сама себя отрезала от российской нефти, совершив экономическое харакри, но ведь третьи страны: Китай, Индия, Турция, Пакистан, африканские страны, Бангладеш, Индонезия, Малайзия — готовы её покупать, тем более со скидкой, тем самым увеличивая свою маржу при её переработке. Устойчивый спрос на разные сорта российской нефти, включая Urals, только нарастает, поставки морским путём бьют все рекорды.

"А куда деваться, если европейцы сами запретили поставлять к себе нефть и нефтепродукты из России морским транспортом? Всё, что шло морем в Европу, перенаправлено на неевропейские рынки. Это прежде всего Азия и Турция, которые покупают много готовых нефтепродуктов, Ближний Восток, который закупает много мазута, а теперь и дизеля. Сырую нефть покупают в основном Китай и Индия", — говорит Юшков.

На днях Reuters сообщило, что "импорт Саудовской Аравией дизельного топлива из России достиг рекордных показателей. Приобретаемое у России дешёвое топливо Эр-Рияд продаёт преимущественно в Сингапур с большой наценкой, неплохо зарабатывая на этом". Ранее Bloomberg писал, что "покупать много российской нефти стал Сингапур, который российскую нефть смешивает с иной и перепродает в другие страны уже по более высоким ценам". А это, в свою очередь, приводит к снижению дисконта на нашу нефть.

Вернёмся к тому, с чего мы начали в первой части нашего повествования. Всё это стало возможным с помощью приобретения огромного танкерного так называемого теневого флота, операторами которого стали коммерческие компании южной и юго-восточной Азии, прежде всего, Индии. Его численность, это отмечается уже почти всеми экономическими изданиями развитых стран, чуть ли не ежедневно увеличивается за счёт старых греческих, индийских, китайских, индонезийских танкеров. Ещё задолго до кризиса греческие компании служили основными перевозчиками российской нефти. И когда американские кураторы запретили им эту нефть возить, греки немедленно переориентировались на несколько новый тип бизнеса, "теневого" перевозки, но, как мы уже писали, "теневые" — вовсе не значит незаконные. А те компании, которые побоялись нарушить так называемые правила, которыми сегодня просто подменено международное законодательство и коммерческое право — просто продали им свои старые танкеры, которые стали не нужны из-за вынужденного прекращения работы с Россией. Да, как мы уже писали, в массе своей это суда не новые, но с задачами справляются совершенно адекватно и полноценно. Главное здесь заключается в простом осознании того факта, что на перевозке подсанкционной нефти можно заработать куда как больше, но крайне важно, что это и не контрабанда, поэтому значительных рисков пока не существует. И второе: с рынка перевозок исчезли практически в полном составе европейские игроки, точнее, суда, ранее ходившие под европейскими, прежде всего, греческими и мальтийскими флагами. А это означает, что молодые и амбициозные азиатские парни заняли этот важнейший сегмент рынка, и теперь уже вряд ли его отдадут.

Журналисты германского портала N-TV констатируют, что "эти танкеры иногда находятся в нейтральных водах или выполняют бессмысленные манёвры. Однако на самом деле они используют специальное программное обеспечение для подделки информации о своём местоположении. Фотографии и радиопереговоры свидетельствуют об этом. Описанные тактики представляют только малую часть методов, которые Россия использует для обхода санкций. Известны случаи перевазки грузов прямо на море с одного судна на другое. Маскировка местоположения также помогает танкерам сохранить страховку. Так как с декабря 2022 года на западном рынке был введён ценовой полоток на российскую нефть, покупатели, платящие сверх этой цены, автоматически лишаются страховки. Международное энергетическое агентство полагало, что это приведёт к потере дохода от экспорта нефти, но пока экономика РФ выросла на 0,7%, что доказывает неэффективность предпринятых мер. Согласно portalу TankerTrackers.com, следящему за морскими перевозками, "теновый флот" танкеров продолжает поставлять российскую нефть в Китай, при этом все грузы застрахованы, а журналисты уже успели поймать за руку американскую American Club, но это отдельная история, и к ней мы ещё вернёмся.

На Западе уже стало традицией нарушение транспортных и страховых компаниями санкционного режима, поскольку риск сулит быстрые экономические выгоды, превращение буквально в считанные месяцы их рядового банального перевозчика с одним дышащим на ладан судёнышком в серьёзную фирму с миллиардными оборотами. Те же самые ребята из N-TV отмечают, что "Россия демонстрирует образцовый пример того, как нужно обходить штрафные меры. В Министерстве финансов США заявили, что страховые компании должны бессрочно лишать своей защиты суда, которые нарушают ценовой полоток".

Суда, перевозящие российскую нефть, сжиженный газ и нефтепродукты перешли на сверхпродвинутый способ маскировки: вместо обычного для таких "теневого" летучих голландцев отклонения транспондера, они, как мы уже писали, ещё и меняют координаты судна. Это даёт возможность для страховых компаний, включая некоторые западные, продолжать предоставлять "нарушителям" страховые услуги. Об этом, в частности, говорится в материале издания The New York Times, которое провело собственное расследование.

"Анализ публичных данных о передвижении танкеров, — пишет The New York Times, — а также, спутниковых фотографий и снимков из социальных сетей показал, что достаточно часто суда находятся совсем не там, где регистрируется сигнал транспондера. Издание смогло обнаружить шесть танкеров, которые стояли у побережья России в момент, когда транспондер указывал другое место".

"Одним из таких танкеров стал Cathay Phoenix, принадлежащий гонконгской компании. В феврале его транспондер подавал сигнал из места между Японией и Корейским полуостровом, однако в течение дня показания были странными: судно будто прыгало из одного места в другое. Снимки со спутника показали, что в действительности Cathay Phoenix находился в порту Козьмино, что в 400 километрах от сигнала транспондера, а оттуда направился в Китай".

Смешно то, что все суда, которые журналисты NYT обнаружили в рамках своего всемирного расследования, оказались застрахованы не в Китае и не в Индии, а в американской страховой группе American Club: та уже отказалась комментировать ситуацию, лишь заявив, что "следит за соблюдением ограничений". Однако, как пишет The New York Times, "это только одна компания в целой сети предприятий, которые помогают России обходить санкции дялдошки Сама". Западная пресса пишет, что "ситуация представляет серьёзную проблему для стран, введших санкции против России".

На Западе не понимают, что если уж кто-то и может нанести удар экономике РФ и российской государственности, то это только мы сами, как это уже неоднократно бывало. А любые посторонние вмешательства рано или поздно приведут лишь к импортозамещению и росту подсанкционных сегментов экономики.

На фото: 104-й куст скважин Арланского нефтяного месторождения (Башкирия)