



## ИСТОРИИ

**Европейские компании продолжают ввозить российское топливо по морю, хотя топ-менеджеры многих из них осудили войну. Они помогают России зарабатывать миллиарды евро**  
Расследование Investigate Europe и Reporters United при участии «Медузы»

09:16, 29 сентября 2022 · Источник: Meduza

Фото: Анатолий Мальцев / EPA / Scanpix / LETA. Нефтеналивной танкер на фоне «Лахта-центра» в Санкт-Петербурге. 20 сентября 2022 года

[Ссылка на материал](#)

Это PDF-версия материала, опубликованного на «Медузе». Вы можете отправить этот файл в любом мессенджере или по электронной почте вашим близким в России, особенно тем, кто не умеет обходить блокировки. Вы можете также распечатать этот текст и показать его тем, кто не пользуется интернетом.

«Медуза» признана «нежелательной» организацией на территории РФ, поэтому, пожалуйста, будьте осторожны и делитесь нашими материалами только с теми, кому доверяете.

Подробнее о «нежелательном» статусе.

Самый удобный способ читать «Медузу» без VPN — это скачать наше приложение. Оно работает в России, несмотря на блокировку, и это абсолютно безопасно. Версия для iOS и для Android. Приложение на Android также можно скачать по прямой ссылке.

Устанавливайте приложение не только себе, но и близким!

После 24 февраля Европа пытается ликвидировать собственную зависимость от российских энергоносителей — но процесс идет очень медленно. Нефтяное эмбарго вступит в силу не раньше 2023 года. Европейские грузовые компании продолжают свободно ввозить российское топливо по морю. Этим бизнесом занимаются даже те организации, чьи топ-менеджеры регулярно и публично осуждают вторжение. Несмотря на то, что объем поставок энергоносителей из РФ в ЕС с начала войны в целом снизился, некоторые европейские страны, напротив, даже смогли нарастить импорт топлива. Эта торговля ежедневно приносит российским властям сотни миллионов евро. Расследовательские проекты Investigate Europe и Reporters United при участии «Медузы» рассказывают, как это устроено.

---

Танкер Malibu вышел из Мурманска около 8:30 утра в воскресенье, 28 августа. В его трюмах находились тысячи тонн сырой нефти, а направлялся он в порт Роттердама. По этому маршруту греческое судно ходило уже много раз.

Его черно-красный корпус покинул Кольский залив, обогнул Скандинавию и через шесть дней пришвартовался в Нидерландах. А днем ранее,

2 сентября, министры финансов стран, входящих в G7, а также отдельно Франция, Италия и Германия объявили о введении потолка цен на российскую нефть (правда, юридическое обоснование для него пока отсутствует; его разработка указана одной из задач нового пакета санкций, о котором глава Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен объявила 28 сентября). Их поддержал комиссар Евросоюза по вопросам энергетики. Таким образом правительства, одоббившие это решение, рассчитывали подорвать финансирование войны.

Сам Евросоюз после 24 февраля долго не мог выработать новые подходы к решению проблемы собственной зависимости от российского топлива, которое приносит Кремлю миллиардные доходы. Тем не менее в мае 2022 года главы государств и правительств ЕС договорились о пакете санкций в отношении России, который глава Евросовета Шарль Мишель назвал «замечательным достижением».

В соответствии с этим пакетом, запрет на любой импорт угля вступил в силу 10 августа. Поставки газа европейцы договорились сократить на две трети в течение 2022-го, однако до прямого запрета дело не дошло. Что касается эмбарго на поставки российской сырой нефти и нефтепродуктов, то оно полностью начнет действовать только в 2023-м.

Тут был медиа-файл! К сожалению, увидеть его в pdf-версии материала не получится :(

В итоге европейские компании фактически могут по-прежнему легально импортировать российское топливо, а полный эффект санкционного пакета российская экономика не почувствует еще какое-то время (и даже отключение Сбербанка и некоторых других банков от системы SWIFT не может кардинально повлиять на это).

Неторопливость европейской реакции отражает то, насколько экономика союза зависит от российского импорта энергоносителей. На Россию до начала вторжения приходилось около 45% всех поставок газа в ЕС (в основном по трубопроводам), около 25% нефти и 45% угля. Только за 2021 год это принесло российской экономике 400 миллиардов евро доходов.

С начала вторжения и до конца августа 40% всего российского экспорта ископаемых видов топлива по морю приходилось на страны ЕС. К такому выводу можно прийти, если проанализировать данные Центра исследований в области энергетики и чистого воздуха (CREA) и сервиса Equasis. Торговля по морю приносит России больше всего доходов. Для Евросоюза же критически важны и поставки по трубопроводам, но они сократились более чем на 80% по сравнению с 2021

годом. Правда, импорт газа упал не по желанию европейцев, а после объявления «Газпрома» об отключении «Северного потока» (после диверсии в Балтийском море трубопровод выведен из строя, похоже, навсегда).

Malibu и другие аналогичные суда, прибывающие в порты Нидерландов, сделали эту страну лидером в Евросоюзе по морскому импорту нефти, газа и угля. С начала вторжения в королевство прибыло 20,71 дедвейт-тонны<sup>(1)</sup> топлива. За Нидерландами идут Италия (9,06 миллиона дедвейт-тонн), Франция (6,48 миллиона) и Германия (5,28 миллиона). Исследования показывают, что только эта статья экспорта в 2021 году приносила России не менее 279 миллионов евро в день.

В июле-августе объем импорта в ЕС все же начал падать — почти на 50% по сравнению с январем-февралем, — но этот пробел быстро заполнили растущие аппетиты стран Азии и Турции в отношении российского топлива. Тем не менее европейские страны, столкнувшиеся с неопределенностью будущего поставок энергоносителей (и обеспокоенные неминуемым кризисом и ростом стоимости жизни этой зимой), продолжают ввозить топливо из России. Более того, Италия и Болгария даже увеличили поставки в июле и августе по сравнению с первыми двумя месяцами 2022 года.

## **Главное об энергетическом кризисе в Европе — в четырех графиках** Какие страны пострадали сильнее всего? Насколько выросли цены на отопление и свет на самом деле?

Среди компаний, которые занимаются экспортом углеводородов из России, есть, например, Volga Shipping, которая принадлежит российскому олигарху Владимиру Лисину (он, кстати, высказывался против войны; к моменту выхода этой статьи пресс-служба Volga Shipping не ответила на запрос авторов исследования).

**Обновление.** Уже после выхода этого материала пресс-служба компании Volga Shipping обратилась в редакцию «Медузы» с просьбой опубликовать их ответ на вопросы корреспондента Reporters United, отправленные 21 сентября. В этом письме говорится, что компания «всегда осуществляла свою деятельность в строгом соответствии с нормами применимого законодательства и действующих международных ограничений», а «стоимость логистических услуг несопоставима со стоимостью самого груза и логистические возможности компании позволяют перевозить менее 1% от объема экспорта соответствующих видов сырья». Кроме того, пояснили в Volga Shipping, суда компании, находясь на рейсе, никогда не отключают автоматическую идентификационную систему (AIS),

а рейдовую перевалку (когда груз в море перегружается с одного судна на другое) суда выполняют исключительно для снижения затрат на использование береговой терминальной инфраструктуры, а не для обхода санкций.

---

Однако основной объем поставок российского топлива приходится на европейские суда. Анализ, проведенный проектами Investigate Europe и Reporters United, показал, что суда для перевозки нефти, газа и угля с европейскими владельцами между 24 февраля и 31 августа покидали российские порты 1513 раз. Всего они перевезли 101,59 миллиона дедвейт-тонн — это 55% всего мирового объема поставок энергоносителей по морю (за указанный период).

Согласно анализу данных от Центра исследований в области энергетики и чистого воздуха (CREA) и сервиса Equasis, большую часть поставок топлива из российских портов выполнили греческие суда. За 799 раз они перевезли 64,84 дедвейт-тонны — это 35% от общего объема. Всего европейские суда — то есть те, чьи владельцы или управляющие компании находятся на территории ЕС, — обладают грузоподъемностью 86 миллионов дедвейт-тонн. Больше половины всей нефти в мире, перевозимой по морю, приходилось на суда из Европы.



С конца мая европейские суда (общий объем — 38 миллионов дедвейт-тонн) за три последующих месяца 570 раз ходили в российские порты за грузом топлива. В одну только Германию более чем 20 компаний, занимающихся морскими грузоперевозками, привезли 9,18 миллиона дедвейт-тонн.

## Топливо — семейный бизнес

Oldendorff — одна из ведущих мировых компаний, занимающихся морскими поставками на сухогрузах. В июне 2022 года она отметила в родном Гамбурге свое 100-летие. На праздничной церемонии глава семейного бизнеса Хеннинг Ольдендорфф рассказывал, что руководство компании помогло сотрудникам из Украины перевезти в Германию «многочисленных родственников и других членов семей». При этом между февралем и августом как минимум 20 судов, принадлежащих Oldendorff, участвовали в импорте российского угля. За этот период их суда объемом 3,8 миллиона дедвейт-тонн 43 раза заходили в российские порты. Компания не ответила на запросы авторов этого расследования.

Еще одна семья, занимающаяся международной торговлей по морю, владеет норвежской компанией Viken Shipping. Ее глава — мультимиллионер Том Стекмест, и суда под его управлением с начала вторжения 20 раз ходили из Бергена в разные

российские порты. В ответе на запрос авторов этого расследования председатель совета директоров Viken Ханс Олав Линдал заявил, что три из этих судов с 2018 и 2019 годов находятся в долгосрочном лизинге у французского энергетического гиганта Total. Кроме того, заявил Линдал, Viken сдала суда в лизинг компании Litasco, принадлежащей российскому «Лукойлу», однако после мая 2022-го этот контракт не обновлялся. Линдал утверждает, что Viken рекомендовала своим клиентам не отправляться из российских портов: «За исключением Total, остальные наши контрагенты вняли этой просьбе».

В пресс-службе Total на запрос Investigate Europe ответили, что компания «категорически осуждает российскую военную агрессию против Украины». Также в заявлении компании говорится, что Total решила отказаться от закупок российской нефти и нефтепродуктов и уже объявила о том, что продаст компании «Новатэк» свою долю в двух проектах разработки нефтегазовых месторождений в России (Путин запретил иностранцам продавать свои доли в стратегических предприятиях до конца 2022 года, но для Total сделал исключение). Компания пообещала полностью отказаться от любых закупок российских нефтепродуктов к концу 2022-го.

19 августа последний корабль Viken вышел из российского порта и направился в Польшу. Ранее

в тот же день испанское судно Monte Ulia покинуло порт Усть-Луга в Ленинградской области и пошло в Нидерланды. Его владельцы — компания из Страны Басков (регион в Испании) Ibaizabal Group. Monte Ulia за этот период пять раз ходило в Россию и перевезло больше 780 тысяч дедвейт-тонн. Владелец компании Алехандро Аснар Саинс (он однажды помог бывшему королю Хуану Карлосу выплатить многомиллионную налоговую задолженность) и его семья — в списке богатейших людей Испании. Компания отказалась от комментариев.

San Felix — еще одно судно, вышедшее в августе из российского порта в Испанию. Gestioni Armatoriali, его управляющая компания, — крупнейший экспортер Италии. Ее офис находится в Равенне, и помимо морских поставок компания также занимается недвижимостью. Всего с начала вторжения компания совершила пять рейсов в российские порты; San Felix выполнило три из них. Организация не ответила на запрос авторов этого расследования.

Кроме того, перевозки топлива из России выполняли суда, находящиеся во владении или управлении компаний из Монако (5,07 миллиона дедвейт-тонн), Великобритании (4,8 миллиона), Хорватии (три миллиона) и Мальты (902 тысячи дедвейт-тонн).

# Греческие компании управляют рынком

Основная часть всех перевозок российского топлива в 2022 году пришлась на долю греческих компаний. Танкер Malibu принадлежит компании TMS Group 69-летнего миллиардера Йоргоса Эконому (его имя носит одна из галерей в лондонском музее современного искусства Tate Modern). Malibu и другие суда этой компании 78 раз ходили в российские порты и с начала вторжения перевезли 9,2 миллиона дедейт-тонн груза. Эконому на вопросы авторов этого расследования не ответил.

---

Тут был медиа-файл! К сожалению, увидеть его в pdf-версии материала не получится :(

---

Среди других крупных судовладельцев Греции — семья Алафузос (их суда перевезли 2,1 миллиона дедейт-тонн) и Вардис Вардиояннис (1,64 миллиона). Эти две семьи, помимо своего основного бизнеса — морских грузоперевозок, — также контролируют три национальных телеканала Греции. В принадлежащих им СМИ российское вторжение регулярно критикуют, однако их владельцы продолжают получать прибыль от перевозок ископаемого топлива из РФ. В обеих компаниях на запрос Investigate Europe не ответили.

Влияние Греции на рынок энергоносителей Европы (греческие компании владеют до 30% тоннажа всего мирового танкерного флота) в мае 2022 года помогло добиться смягчения планов Евросоюза по введению эмбарго на поставки нефти и вообще отменить эмбарго на газ. Греческая газета Vima писала, что правительства Греции, Кипра и Мальты громче всех возражали против запрета на ввоз российских энергоносителей.

Их лоббистские усилия, поддержанные властями Венгрии (премьер-министр Виктор Орбан считается одним из наиболее надежных союзников России в ЕС), увенчались успехом: в том же мае ЕС разрешил европейским компаниям перевозить российскую нефть в третьи страны.

## **Что с этим пытается сделать Украина**

С первых дней войны Украина пыталась повлиять на европейскую отрасль морских перевозок. В июле президент Владимир Зеленский заявил, что «греческие компании обеспечивают чуть ли не наибольший танкерный флот для транспортировки российской нефти», и обратился к греческим судооператорам: «Я уверен, что это не отвечает интересам ни Европы, ни Греции, ни Украины».

В марте правительство Украины также связалось с International Group of P&I Clubs (IGP&I),

международным консорциумом страховщиков морских грузов, услугами которых пользуются 90% мировых перевозчиков. Их попросили «отрезать поток денег, из которых финансируется массовое убийство невинных людей».

---

ЭКСПЕРТЫ «МЕДУЗЫ» О ТОМ, ПОЧЕМУ САНКЦИИ НЕ ПОДОРВАЛИ РОССИЙСКУЮ ЭКОНОМИКУ

**После начала войны эксперты говорили, что санкции обрушат российскую экономику. Но этого не случилось. Почему?** Мы задали этот вопрос экономистам, которым доверяем сами

---

Данные CREA показывают, что для 3176 судов, вышедших из российских портов с начала вторжения по конец августа, страховщик груза был указан в 2583 случаях. Из 15 страховщиков 13 принадлежали к IGP&I и застраховали почти все грузы — включая те, которые перевозил Malibu. Этот танкер был застрахован норвежской компанией Gard AS, третьим крупнейшим страховщиком в списке. На вопрос об их роли в косвенном финансировании российской агрессии в компании авторам этого расследования ответили: «Мы неукоснительно выполняем условия всех санкций. В то же время мы, конечно, внимательно следим за всеми изменениями ситуации и соответствующим образом оцениваем их».

По оценкам инициативной группы Global Witness, занимающейся вопросами охраны окружающей среды, клиенты IGP&I в первый месяц войны перевезли 40 миллионов баррелей нефти. Исследователь группы Лела Стенли заявила в комментарии Investigate Europe, что «без этой страховой защиты России вряд ли удалось бы поддерживать экспорт ископаемого топлива на текущем уровне — и спонсировать из этих доходов войну в Украине». «Пособники российской торговли нефтью, газом и углем поддерживают режим, который не только убивает мирных жителей, но и таким образом усугубляет мировой климатический кризис», — считает Стенли. В IGP&I на вопросы журналистов не ответили.

По санкциям, введенным в конце мая, европейским транспортным компаниям после переходного периода длиной полгода будет запрещено страховать грузы, направляющиеся в третьи страны. Согласно планам «Большой семерки», британские страховщики (а штаб-квартира IGP&I находится в Великобритании) смогут страховать только морские поставки нефти, закупленной по ценам не выше установленного потолка. Российский вице-премьер Александр Новак в ответ на это объявил, что Россия откажется продавать нефть странам, которые объявят о введении потолка на нефть.

По подсчетам Международного агентства по вопросам энергетики (IEA), к августу объем российских поставок снижался медленнее, чем ранее ожидалось. Экспорт

на основные рынки упал почти на 2,2 миллиона баррелей в день с начала февраля, но две трети из утраченного Россией удалось компенсировать за счет других рынков. Кроме того, из доклада CREA известно, что российские поставщики используют различные практики сокрытия происхождения груза: например, когда нефть прямо в море переливается с одного судна на другое.

Доктор Аднан Ватансевер, политолог-русист в Институте изучения России при Королевском колледже Лондона, считает, что несмотря на «осторожный подход» Евросоюза к санкциям, изменения на глобальных рынках, способные негативно отразиться на наполнении российского бюджета, возможны уже в 2023 году.

Эффективность санкций, по его мнению, зависит от того, готовы ли и другие страны заявить о введении потолка цен на российскую нефть. Цель этой меры, по мнению Ватансевера, не в том, чтобы ограничить объем российской нефти на мировых рынках, а в том, чтобы сократить доход от нее в российский бюджет.



**Запад утверждает, что может заставить Россию продавать нефть дешево — чтобы она не могла финансировать войну. Сделать это очень сложно**  
Более того, цена может вырасти до «стратосферных» значений

Докеры в Великобритании, Швеции и Нидерландах уже отказались разгружать танкеры с российской нефтью из соображений «международной солидарности» с народом Украины. Но не все участники мирового топливного рынка готовы руководствоваться только моральными принципами. У некоторых контракты на поставку были подписаны до 24 февраля — и даже по новым санкциям им разрешено продолжать выполнять их до истечения договора.

Позицию греческих компаний выразила Мелина Травлу, глава Союза судовладельцев Греции, на отраслевой конференции в июне. Она заявила, что союз решительно осуждает действия России в Украине, однако «греческие судовладельцы ничем противозаконным не занимаются, они не нарушают никаких эмбарго».

В норвежской компании Viken, которая в том числе занимается фрахтованием судов для перевозки топлива, в ответ на запрос Investigate Europe ответили, что они мало что могут сделать, кроме как посоветовать своим

клиентам не заходить в российские порты, — и что договоры на лизинг их судов были подписаны еще до вторжения.

«Мы должны понимать, что довоенная ситуация, когда ископаемое топливо было доступным и дешевым, больше не вернется, — заявил в середине сентября вице-президент Еврокомиссии Франс Тиммерманс. — Следующие зимы — не только эта — будут тяжелыми».

Пока же взаимовыгодная торговля российским топливом продолжается. В момент публикации этой статьи танкер Malibu вышел в очередной рейс по Северному морю с грузом российской нефти (продажа которой помогает Путину воевать с Украиной). На этот раз он идет в турецкий порт.

---

МАКСИМАЛЬНО ПОДРОБНО ПРО ГРЯДУЩИЙ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ КРИЗИС В ЕВРОПЕ

**Россия отключила «Северный поток» — и, возможно, больше уже не включит. Успела ли Европа подготовиться к зиме без российского газа?**

---

---

Текст: **Investigate Europe** и **Reporters United** при участии «Медузы», в том числе **Лоренцо Будзони**, **Ингеборг Элиассен**, **Мануэль Рико**, **Нико Шмидт**, **Амунд Треллевик**

Партнеры расследования: **Der Tagesspiegel** (Германия), **Bergens Tidende** (Норвегия), **Il Fatto Quotidiano** (Италия), **InfoLibre** (Испания), «Медуза» (Латвия), **Publico** (Португалия)

Визуализация: **Хендрик Леман** и **Давид Майдингер** (Der Tagesspiegel)

Русская версия текста: **Алексей Ковалев**

## **(1) Дедвейт-тонна**

Единица измерения разницы между весом полностью загруженного и пустого судна, приравнивается к британской длинной тонне (1016,047 килограмма).

[Вернуться к тексту](#)

---

**m**