



НОВАЯ ГАЗЕТА

«НОВАЯ ГАЗЕТА. ЖУРНАЛ» • ПОЛИТИКА

Фрахтенштейн

Как российский теневой флот одолел (или нет?) санкций

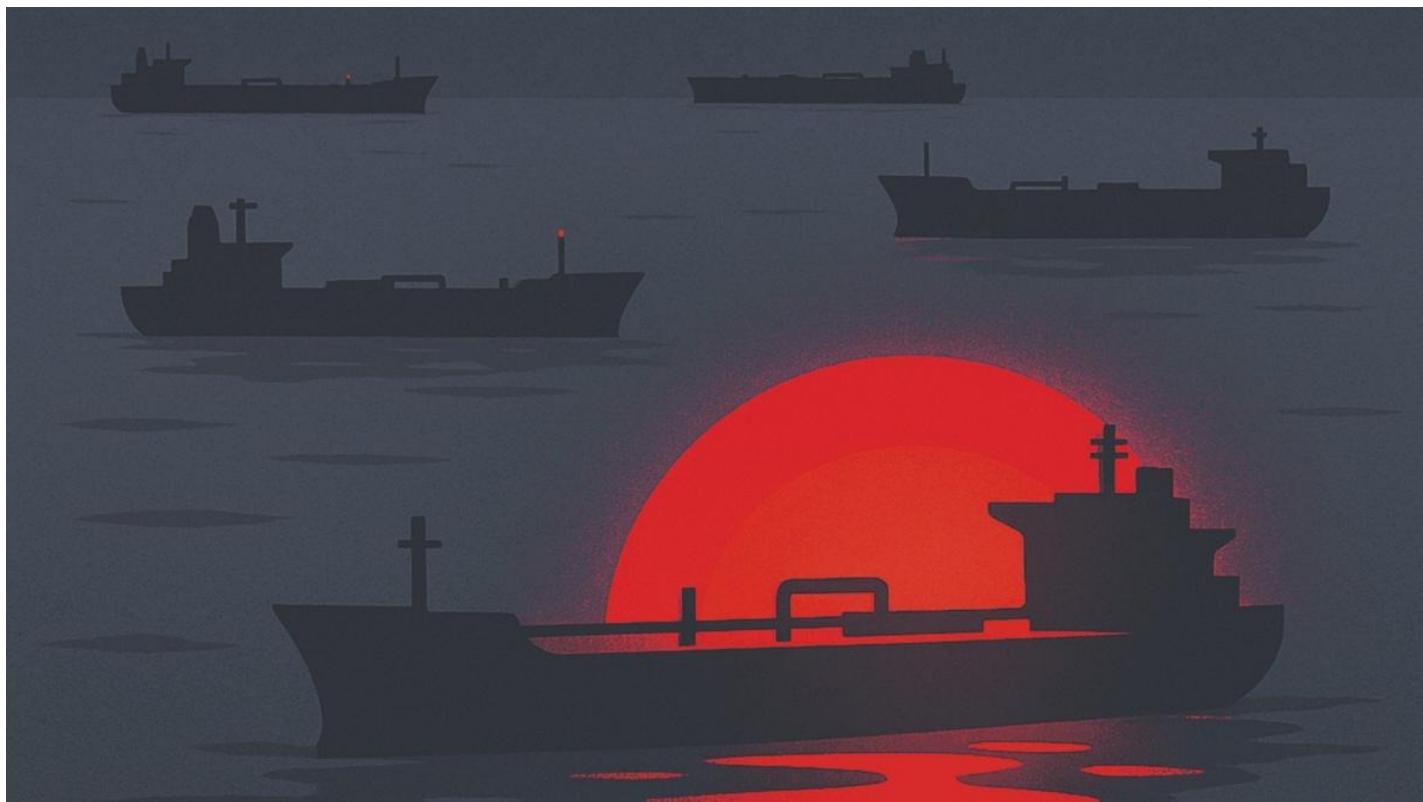


Рисунок: соцсети

11:09, 29 декабря 2025,

Ирина Тумакова*

спецкор «Новой газеты»

Полную версию материала со всеми мультимедиа-элементами
вы можете прочитать [по этой ссылке](#) или отсканировав QR-код →



18+. НАСТОЯЩИЙ МАТЕРИАЛ (ИНФОРМАЦИЯ) ПРОИЗВЕДЕН, РАСПРОСТРАНЕН И (ИЛИ) НАПРАВЛЕН ИНОСТРАННЫМ АГЕНТОМ БОРУХОВИЧ (ТУМАКОВОЙ) ИРИНОЙ ГРИГОРЬЕВНОЙ ЛИБО КАСАЕТСЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИНОСТРАННОГО АГЕНТА БОРУХОВИЧ (ТУМАКОВОЙ) ИРИНЫ ГРИГОРЬЕВНЫ.

Если вы хотите знать, как работают западные санкции, нацеленные на экспорт российской нефти, посмотрите, как действует «сухой закон». Например, в Вологодской области через неделю после его вступления в силу вышли данные: официальные продажи алкоголя в местных магазинах снизились вдвое. Соответственно, упали поступления в бюджет от акцизов. Еще через полгода Росстат выдал статистику не официальных покупок, а потребления алкоголя: пить на Вологодчине стали больше примерно на треть. Магазины сменились «теневыми» торговцами, количество дорожных аварий и других неприятностей растет.

Ровно так действуют и санкции, наложенные на Россию «Большой семеркой» и Евросоюзом. С февраля 2022 года вместо легальных танкеров российскую нефть возит «теневой флот»: посудины в угрожающем состоянии и с невнятной страховкой. Рассказываем, как это работает.

Второго марта 2024 года на Балтике, в датском проливе Эрезунн, 250-метровый нефтеналивной танкер *Andromeda Star*, шедший под флагом Панамы, столкнулся с болгарским грузовым судном *Peace*. Причина столкновения — в команде танкера, по данным СМИ, будто бы не оказалось лоцмана, способного провести судно по сложному участку.

«Андромеда» провела в ремонте около месяца. Peace, который вдвое меньше, простоял почти год, и неизвестно, кто должен компенсировать убытки его владельцам, потому что страховки у «Андромеды» не оказалось. Точнее, команда предъявила датским властям страховку от норвежской компании Gard AS, но быстро выяснилось, что документ, по данным датских властей, просрочен. Владельцем судна значилась компания Algae Marine Inc, якобы зарегистрированная на Сейшельских островах, но в коммерческом регистре офшора такой фирмы журналисты и эксперты не нашли.

На момент происшествия танкеру было 15 лет. В прессе о судне по-прежнему рассказывают, называя его «Андромедой», но с момента происшествия, по данным Vesselfinder, он трижды сменил название, дважды — страны флага, судовладельцев и операторов. В ноябре 2024-го танкер стал называться Feng Shou, еще через месяц — Apar. Под этим названием его внесли в санкционный список ЕС и Великобритания, утверждая, что он якобы имеет отношение к «серым» транспортировкам российской нефти. В декабре у бывшей «Андромеды» сменился владелец, им стала неизвестная компания Vieux Maritime Inc.

С января 2025-го танкер стал называться Devika и ходил под флагом Джибути. Судовладельцем значилась компания Tulia Maritime Inc, зарегистрированная на Сейшелах и с адресом в Шанхае, оператором — Xuan Wu Hu Shipmanagement Co с тем же адресом. Это единственный танкер, которым они владеют и оперируют.

С июля 2025 года он называется уже Qasr, ходит под флагом Омана, управляет им китайская команда.

К моменту столкновения в марте 2024-го танкер возвращался, как предполагают СМИ, в Приморск без груза, поэтому серьезного ущерба (если не считать повреждений Peace), к счастью, не было. Иначе устранять последствия разлива

нефти пришлось бы Дании, потому что инцидент случился в ее территориальных водах. Установить ответственных со стороны бывшей «Андромеды» невозможно.

До 2022 года «Андромеда», вполне приличное, хоть и не очень молодое судно, ходила по всему миру, по обоим полушариям, от Сингапура до США. С 2024-го танкер заходил только в порты России и Индии, если не считать экстренного ремонта в Дании после того самого столкновения. Последние маршруты бывшей «Андромеды», а теперь Qasr, по данным специальных сайтов, проходят будто бы между российскими портами Приморск и Усть-Луга, откуда он выходил груженым, и индийскими Вадинаром и Сиккой. В конце сентября 2025-го Qasr благополучно вышел из Усть-Луги с полной загрузкой, в начале ноября разгрузился в Сикке, чтобы дальше обогнуть Аравийский полуостров, пройти по Суэцкому каналу и через Средиземное море отправиться обратно на Балтику.

Это — стандартная схема. Ни ЧП в пути, ни внесение в санкционные списки, ни остальные западные санкции против перевозок российской нефти на функционирование таких танкеров не влияют. В ЕС регулярно выходят доклады на тему «Надо что-то делать», в них говорится, что необходимо «принять срочные меры», но ничего не получается.

В тени

Само явление «теневой флот» изобретено не в России. Придумали его в Иране, когда страна попала под санкции ООН, запрещавшие любой экспорт иранской нефти. То есть нефть у Ирана не должен был покупать никто. Китай все равно покупал, но как постоянный член Совбеза ООН он все-таки не мог нарушать правила открыто. Иранские танкеры возили нефть в Китай с отключенными транспондерами, чтобы маршруты нельзя было отследить. Они же практиковали перевалку ship-to-ship.



Михаил Крутихин*

— Иранцы маскировались, — говорит нефтегазовый аналитик Михаил Крутихин*. — Их танкеры доходили до Малаккского пролива или Сингапура, там перегружали нефть на другие танкеры, дальше она шла в Китай под видом малайской.

Перегрузка в море — это не только опасно, но еще и очень заметно, особенно с тех пор, как появились спутниковые снимки. Примерно так же поступали со своими грузами Северная Корея и Венесуэла, попав под санкции.

Россия в другой ситуации. Ни Китаю, ни Индии, ни кому бы то ни было никакая ООН не запрещала покупать российскую нефть.

В декабре 2022 года страны ЕС и «Большой семерки» объявили эмбарго на закупки российской нефти, а для остальных покупателей установили «ценовой потолок». Тогда это было 60 долларов за баррель сырой нефти. Но без резолюции ООН невозможно диктовать коммерческим компаниям, что и у кого покупать, а на любую подобную идею Россия, конечно,

наложила бы вето как постоянный член Совбеза.

— Это же мировая торговля, — объясняет Михаил Крутихин. — Страны, не входящие в ЕС и в G7, не вступали ни в какие соглашения по санкциям, ничто им не препятствует покупать российские нефть и нефтепродукты.

В качестве инструмента был использован институт страхования. Перевозить незастрахованную нефть нельзя, а крупные страховщики, способные покрыть возможные убытки от ЧП в море, базируются в недружественных России странах. Санкции, введенные в декабре 2022-го странами ЕС и G7, запретили им страховать морские перевозки нефти, если Россия продает ее по цене выше 60 долларов за баррель (с сентября 2025-го — 47,6 доллара). Предполагалось, что отказ европейских страховщиков создаст России сложности с экспортом по морю. И сложности действительно создались. Забегая вперед, скажем — ненадолго.

Ценовой потолок начал действовать в январе 2023-го. Российским нефтяным компаниям пришлось искать новые маршруты к новым покупателям. Самый близний путь теперь — в Турцию, но куда больше нефти везут в Индию и Китай, а это вам не три-четыре дня от Усть-Луги до Роттердама, это месяц-полтора в один конец. Мало того, что издержки, так еще и продавать нефть пришлось с серьезным дисконтом, чтобы не задеть «потолок». Собственно, на это и рассчитывали авторы санкций. Поэтому со злополучным потолком надо было что-то делать.



Фото: shipspotting.com

— Идея была в том, чтобы о танкере можно было сказать: это не российская нефть, мало ли чья нефть тут плавает, — рассказывает бывший замминистра энергетики РФ Владимир Милов**. — Чтобы за счет этого снизить скидки, которые Россия вынуждена была давать покупателям. Скажем, летом 2025 года упали мировые цены, российская нефть и так шла ниже ценового потолка, и в это время даже крупные компании говорили: окей, теперь перевозка легальная. Так что первая задача — спрятать российское происхождение нефти, если она продана по цене выше потолка. Кроме того, многие покупатели, соглашаясь работать с Россией, требовали, чтобы по документам нефть была оформлена не как российская, танкер — не как российский, вся цепочка от продавца до перевозчика не должна быть связана с Россией, и это — вторая задача.

Так в декабре 2022 года начал формироваться российский «теневой флот». Сначала это понятие стали использовать журналисты, а потом закрепил Минфин США: это «как правило, старые суда, многие из которых уже отслужили свой традиционный срок. Эти суда часто зарегистрированы в государствах флага, не выполняющих международные обязательства. Существует повышенный риск фальсификации регистрации. Суда, участвующие в теневой торговле, могут фальсифицировать или игнорировать освидетельствования или инспекции и не иметь нормативных сертификатов, требуемых международными конвенциями.

Экипажи, работающие на судах теневого флота, могут сталкиваться с давлением, вынуждающим их игнорировать методы работы на борту, предусмотренные Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты».

Проще говоря, «теневые» танкеры имеют невнятную юрисдикцию и застрахованы в неизвестных компаниях. «Удобные флаги» стран, предлагающих сниженные налоги и не требующих особого соблюдения формальностей, вроде Панамы, Эсватини (Свазиленда) или Джибути, используют многие судовладельцы во всем мире, но именно в случае с перевозками российской нефти их называют дополнительным фактором риска.

— До декабря 2022 года Россия в основном пользовалась услугами греческих судовладельцев, танкеры в большинстве были греческие, — рассказывает Владимир Милов. — И пока танкеры принадлежали грекам, страхование им давали

международно признанные компании. Когда Евросоюз начал давить на греков, требуя не предоставлять услуги по транспортировке российской нефти, многие продали какие-то танкеры каким-то частным владельцам.

Одновременно начали плодиться мелкие страховые компании, готовые на бумаге дать гарантию перевозчикам нефти «выше потолка». Выяснить, смогут ли они в случае чего покрыть убытки, невозможно. На помощь пришли покупатели, заинтересованные в нефти с хорошими скидками, некоторые индийские порты, например, упростили требования к страховкам для танкеров.

— Невозможно сразу проверить, насколько серьезна компания, в которой застрахованы танкер и нефть, есть ли у нее деньги на покрытие, — говорит Михаил Крутихин. — Теоретически выяснить это должен условный инспектор, который поднимется на борт танкера, посмотрит бумаги, потом всё проверит. Но таких инспекторов нет ни у американцев, ни у европейцев.

Когда «Андромеду», по флагу — панамскую, обнаружили на Балтике с просроченной норвежской страховкой, китайская команда вынула из рукава другой полис, выданный российским «Ингосстрахом».

— У схемы с такими страховщиками все-таки есть подпорка, потому что нефтяники понимают: какая-то страховка нужна, — уточняет Владимир Милов. — Но на деле хватит ли денег у какой-то перестраховочной компании в случае серьезного ущерба, никто не знает. И это в любом случае можно считать условностью: все эти отношения носят настолько неформальный характер, что, случись какая-то катастрофа

в международных водах, такие российские структуры просто скажут, что это не их флаг, не их нефть, не их танкер.



Перевалка нефти в открытом море. Фото: jazzpantaslogistic.my

Как (не) работают санкции

Как подсчитал Центр исследований энергии и чистого воздуха (CREA), с декабря 2022 года, когда начал формироваться этот флот, к началу 2025-го количество «теневых» танкеров с российским грузом выросло почти вдвое — на 82%. Не вся российская нефть экспортируется по «теневой» схеме, но, по данным CREA, эти объемы растут. За первый год после введения ценового потолка «теневые» танкеры перевезли 47% российской сырой нефти. А в октябре 2025-го доля «теневой» сырой нефти достигла 62%. Она могла быть и больше, но сказалось и общее падение цен, и новые санкции Трампа, отпугнувшие некоторых покупателей.

Еще до введения ценового потолка Управление по контролю иностранных активов Минфина США (OFAC) публиковало списки судов, уличенных в обходе санкций, и первым, в 2022 году, стал, по американским данным, российский танкер

Lana — бывший Pegas, а до этого Perun. Причем тогда его прихватили еще за перевозку иранской нефти под иранским флагом. В 2024 году «Лана» поменяла название на «Веронику» и сейчас благополучно возит нефть под флагом Гайаны. Собственник у нее остался прежний: ООО «МГ-Флот», зарегистрированное в Дагестане по адресу квартиры. В 2024-м санкционный список танкеров начали вести страны ЕС и Великобритания, первые 25 были внесены в июне 2024-го, последнее обновление — октябрь 2025-го.

— Как правило, видно, где судно загрузилось, — говорит Михаил Крутихин. — Многие владельцы танкеров, перевозящих российскую нефть, стали суда переименовывать. Но у каждого судна есть номер IMO — Международной морской организации, по нему можно отслеживать навигацию, так что это довольно слабая маскировка.

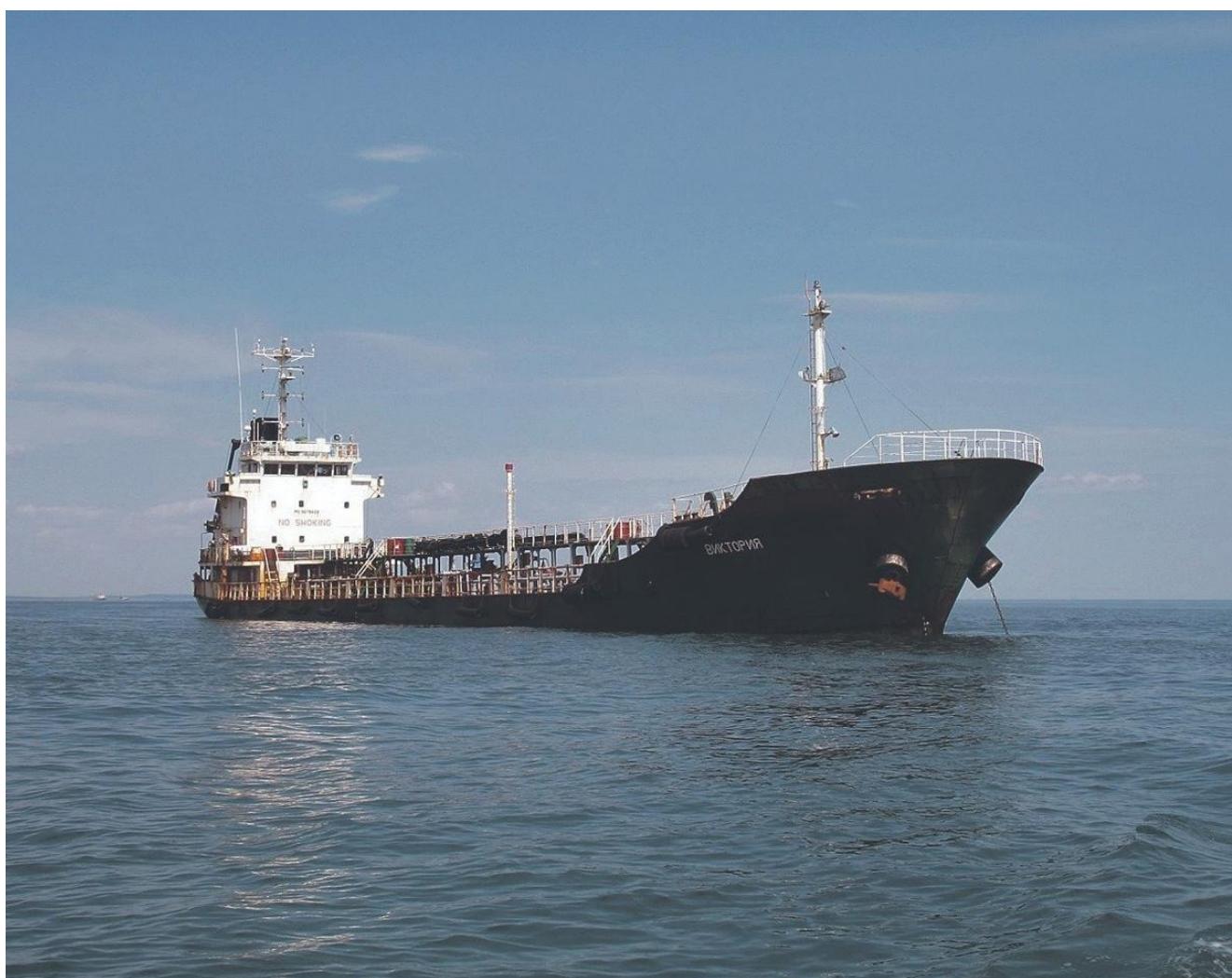
Всего в санкционном списке ЕС и Великобритании сейчас 557 судов. Это можно принять за точку отсчета, но никто не знает, сколько всего российских «теневых» танкеров бороздят мировой океан. Разные аналитики предлагают разные данные — от 600 штук до полутора тысяч. По оценкам Михаила Крутихина, каждую неделю в российских терминалах загружаются 32–35 танкеров. Это вся морская перевозка российской нефти, но не все эти танкеры, повторим, «теневые». Обойти ценовой потолок можно и другими способами.

Один из таких способов — перевалка нефти в море ship-to-ship, как это делают иранцы. Россия практиковала это и раньше — по экономическим соображениям, так поступают и другие торговцы нефтью, чтобы сократить издержки на транспортировку. В море нефть переваливают с нескольких небольших судов на танкеры класса VLCC (Very Large Crude Carrier), способные перевозить до двух миллионов баррелей. После 2022 года это делается еще и с целью смешать нефть от разных экспортёров. И дальше поди докажи, что она

«санкционная».

— Например, выходит танкер с нефтью из российского порта, — объясняет Михаил Крутихин. — Оттуда же выходит танкер с казахстанской нефтью. Где-нибудь в заливе у берегов Греции стоят танкеры VLCC, в них сливают нефть, получается смесь, происхождение которой уже трудно определить. Идет такой танкер, по дороге может дозагружаться еще иранской нефтью, и никто не уличит его в нарушении санкций.

К перевалке нефти российские компании прибегают нечасто, есть гораздо более распространенный способ обойти ценовой потолок: по одной цене, ниже потолка, из порта вышла российская нефть, а пока плыла к покупателю, сменила «национальность» и подорожала.



Самый старый танкер с российским флагом «Виктория». Фото: fleetphoto.ru

— По дороге нефть несколько раз покупают и продают посредники, — объясняет Михаил Крутихин. — В Индию, в Турцию или в Китай нефть приходит уже совсем по другой цене. Например, в октябре средняя цена, по которой российскую нефть отгружали в порту Приморск на Балтике, была немного выше 47 долларов за баррель, то есть ниже потолка. Это на условиях FOB — Free on Board, с учетом всех расходов продавца до момента погрузки. По пути в Индию она дорожала, несколько раз меняя покупателей. В начале ноября индийцы покупали российскую нефть по 62–64 доллара за баррель. Продавцами этой нефти значатся независимые компании, не находящиеся под санкциями. Через такую цепочку посредников это всё прошло, индийцев не интересует.

Такая схема хороша тем, что маржа остается в карманах у посредников. Часто, говорит Михаил Крутихин, это компании, принадлежащие одним и тем же бенефициарам.

— Например, российская компания на Балтике, нефть, которая по всем документам стоила 47 долларов, — добавляет аналитик. — Так было написано в контракте. Кто покупатель? Компания Litasco, которая до недавнего времени не была под санкциями. Она принадлежит тому же собственнику. То есть он сам себе продал нефть по дешевке, чтобы показать правительству: вот с этой цены я буду платить налоги. Дальше уже Litasco перепродает нефть еще кому-то, разница в Россию не возвращается.

Это еще одно преимущество такой схемы, при которой вроде бы и не нужен никакой «теневой флот»:

налоги в российский бюджет нефтяная компания платит с «допотолочной» цены. То есть западные санкции в какой-то степени

действительно эффективны, как и было задумано, в российский бюджет идет меньше денег.

Но так это работало только в первые месяцы после введения потолка.

— Когда прошло первых месяца четыре, в правительстве поняли, что этот потолок позволяет нефтяным компаниям класть деньги в карман, показывать минимальную цену, налоги платить с нее, а больше получать через посредников, — продолжает Крутихин. — С тех пор правительство стало регулярно устанавливать некую виртуальную цену, с которой нефтяные компании должны платить налоги. Берется цена нефти Brent, с нее предоставляется определенная скидка, с оставшейся цены компания налоги и платит. Были моменты, когда эта скидка составляла 42 доллара, потом — 14, 12, она бывает разная.

«Виртуальная» цена, спускаемая нефтяникам для расчета платежей в российский бюджет, никакого ценового потолка не учитывает, в гробу его видело российское правительство, может потребовать налоги хоть с двухсот долларов за баррель. И можно было бы сказать, что задуманный эффект от санкций на этом закончился. Разве что покупатели сырья наверняка благодарны западным бюрократам: действительно, на рынке российская нефть без санкций могла быть дороже.

— Я вижу, что, например, индийские НПЗ могут купить нефть такого же качества, как российская Urals, с очень близкими характеристиками, дороже, по 72–75 долларов за баррель, — замечает Михаил Крутихин. — По сравнению с этим они покупают российскую нефть с хорошей скидкой.

Сэкономить и забить

Если есть способы, позволяющие успешно, даже с выгода́й и к всеобщему удовольствию торговаться российской нефтью, поплевывая на Запад с его «потолками», зачем вообще нужен тенево́й флот?

Ну, во́первых в декабре 2022-го, когда всё это начиналось, никто сразу не понял, как хорошо можно всё устроить. Во-вторых, как говорит Владимир Милов, собственного большого танкерного флота у российских нефтяных компаний и не было, фрахтовали суда в других странах, в основном — у греков. С декабря 2022-го судовладельцы начали отказывать российским компаниям, пришлось танкеры искать по миру.

— В первые месяцы 2023 года очень выросли дисконты, российская нефть продавалась дешевле 50 долларов за баррель, потому что с ней не хотели связываться, — объясняет Милов. — Тогда и был пик перехода на «тенево́й флот». Де-факто тогда в России и создали танкерный флот, только не как российский, а в такой подвисшей юрисдикции.

И в этом еще одна причина, почему понадобился «тенево́й флот»: скидки, которых требовали покупатели, выросли, издержки на транспортировку еще как выросли, танкеры приходится покупать. На чем-то надо же сэкономить?

— При такой схеме Россия юридически не несет прямой ответственности, если что-то произошло с танкером, — продолжает Милов. — Юрисдикция левая, идет такой летучий голландец. А значит, у России нет и мотивации заботиться о состоянии такого флота, обслуживать его. Проще сэкономить и забить. Когда начали искать танкеры, часть смогли выкупить в приличном состоянии у греческих судовладельцев. Дальше какими-то способами покупали всякие отработавшие танкеры, которые должны были идти на

металлолом, но таких не очень много. Была и откровенная рухлядь.

Именно с возрастом и состоянием российского «теневого флота» связывают наибольшие опасения западные аналитики: дескать, всё это в какой-то момент прямо в мировом океане сломается, развалится, нефть выльется. Убирать придется прибрежной стране. Потом она может, конечно, по регрессу предъявить убытки стране флага, потому что формально, согласно Конвенции по морскому праву, конечную ответственность за всё, что произошло с судном, несет *flagship country*. Ну и попробуйте взыскать ущерб с Коморских островов.

Танкеры, известные как часть российского «теневого флота» по санкционному списку, действительно, мягко говоря, не новые, в среднем им по 15–19 лет. Но дело не в возрасте, если смотреть на мировой танкерный флот, в среднем он ненамного моложе.

Западные экологи выпустили отдельный доклад, посвященный экологической угрозе, исходящей от них. Отталкивались от инцидента с *Andromeda Star* в марте 2024-го. Но это судно 2009 года постройки, не такое уж старое. Прямо сейчас под флагами США ходят танкеры 2001, 2002 и даже 1997 года постройки, когда еще не было требования, чтобы судно для перевозки нефтепродуктов обязательно имело двойной стальной корпус. Самый старый танкер с российским флагом «*Виктория*» построен в Южной Корее в 1999 году, самый новый, «*Валентин Пикуль*», — в 2024-м (правда, ходит он только между Россией и Ираном).



В порту Усть-Луга тонет танкер Koala. Фото: iStock / EyeEm Mobile GmbH

В январе 2025 года у берегов Германии потерял управление и дрейфовал 274-метровый танкер Eventin. Он шел из Усть-Луги с 99 тысячами тонн нефти, конечным пунктом был обозначен Порт-Саид в Суэцком канале. Eventin, по данным Vesselfinder, с 2022 года курсировал между российской Усть-Лугой, индийскими и китайскими портами, но на тот момент ни в какие санкционные списки не входил, а страной флага у него значилась Германия. Немцы «своего» не признали, в Берлине его назвали частью российского «теневого флота» и, опасаясь утечек нефти, отбуксировали на верфь. Eventin построен в 2006 году на верфи Samsung, и это далеко не самый старый из танкеров, носящих флаг ФРГ. Его прежнее имя — Charvi, в январе 2023 года у него сменился владелец, им стала компания Vaigai Lines Inc, у которой это единственный танкер. В 2024-м владелец сменился опять, у компании Laliya Shipping Corp других судов, кроме этого, тоже нет. После ЧП Eventin внесли в санкционный список.

В феврале 2025-го произошел взрыв на борту танкера Koala. До этого судно тихо ходило себе под флагом государства Антигуа

и Барбуда, возило нефть в Китай и Индию. В момент инцидента оно было загружено 100 тоннами нефти и готовилось выйти из порта Усть-Луга. Тут-то его, видимо, и заметили, потому что в санкционный список «Коала» попала в мае. Танкер немолодой, ему 22 года, но вряд ли ЧП в Усть-Луге связано с его возрастом. В МЧС Ленобласти невнятно говорили о некоем «внешнем воздействии» и прочих «хлопках».

От таких «внешних воздействий» в 2025 году пострадали еще три танкера, Seajewel, Seacharm и Grace Ferrum (флаги Маршалловых островов, Панамы, Либерии), только в Средиземном море. В санкционные списки они не внесены.

В апреле 2025-го в новостях снова замелькал танкер, но опять — не из-за поломок от старости, нефтеузел Kiwala построен в 2007 году. Из индийского порта Сикка он безмятежно возвращался в Усть-Лугу порожняком. Эстонские власти задержали его потому, что судно шло вообще без флага. Капитан оказался гражданином Китая, остальной экипаж был набран в Мьянме. Транспортные инспекторы выявили дефекты в системе обеспечения танкера и проблемы с подготовкой экипажа. После проверок «Кивалу» отпустили, теперь она имеет флаг Джибути.

Главная проблема российских «теневых» танкеров — все-таки не возраст, не с возрастом связано техническое состояние. По словам Владимира Милова, беды надо ждать, в первую очередь, от квалификации команд, управляющих судами.

— Я спрашивал об этом российских нефтяников, они так и говорили: тебе этого лучше не знать, — рассказывает

Милов. — Там огромная проблема с качеством судоходных команд, и это более серьезный фактор, чем состояние судов. Работает фактически первый, кто пришел по объявлению. Пока это были греческие танкеры, там работали люди квалифицированные и высокооплачиваемые. Танкерные команды — это вообще профессиональные и очень востребованные люди. Такие специалисты хотят работать в легальном поле, но легальные операции по фрахту и перевозке стоят дорого. А тут команде пришлось бы платить сильно больше. А смысл теневого флота в том, чтобы на всем сэкономить, в том числе и на зарплатах.

В декабре 2024 года в Керченском проливе сели на мель сразу два российских танкера — «Волгонефть-212» и «Волгонефть-239». Первый волной разорвало пополам, второй получил меньшие повреждения. В море вылилось, по разным оценкам, от трех до пяти тысяч тонн мазута, площадь загрязнения составила 400 квадратных километров, это называют крупнейшей экологической катастрофой XXI века. Оба танкера — 1973 года постройки. Но ни с их возрастом, ни вообще с «теневым флотом» (танкеры ходят внутри РФ) катастрофа не связана.

— Это было полное разгильдяйство владельцев, — уверен Михаил Крутихин. — Оба танкера относились к классу «река-море», они удлиненные, в шторм им технически нельзя выходить в море, а их выпустили. К санкциям это не имеет отношения.

Техническое состояние танкеров напрямую связано с их статусом. Когда российским компаниям пришлось массово закупать себе флот, суда брали уже проблемными, иначе и быть не могло.

— Просто так современные танкеры на рынке не продаются, — объясняет Владимир Милов. — Их производят

ограниченное количество, как правило, по заказу шиппинговых компаний. Это не салон подержанных автомобилей, в мире нет какого-то большого числа простояющих танкеров. И когда российский покупатель начинает переговоры о приобретении танкера для перевозки российской нефти, шиппинговые компании, как правило, отвечают: вот у нас есть 30 танкеров, из них семь похуже, мы их собирались на распил отдавать, но, если вы готовы перекупить, забирайте.

Нефть — востребованный товар.

У шиппинговых компаний есть возможность возить огромное количество не российской нефти. И зачем им расставаться с хорошими танкерами?

Поэтому продавали то, что похуже. И получилась такая сборная солянка из всего, что удалось выудить у шиппинговых компаний.

Такое изначально неважное состояние в течение трех лет может усугубляться скверным обслуживанием танкеров.

— Дело не столько в возрасте, сколько в обслуживании, — отмечает Владимир Милов. — Многие компании, которые занимаются обслуживанием, отказываются работать с российскими танкерами. Сами владельцы на обслуживании тоже экономят, их задача — сэкономить везде, где можно.

Есть одна грустная новость для российского «теневого флота»: дальше он будет, как считает Владимир Милов, уменьшаться. Во-первых, всё меньше судовладельцев готовы продавать танкеры российским компаниям. Во-вторых, число стран,

предоставляющих регистрацию с «удобным флагом», сокращается.

— Менять флаги таким судам приходится не только потому, что им так захотелось, — объясняет Милов. — Европейцы и американцы ведут большую дипломатическую работу со странами, предоставляющими флаги, там начинают постепенно разбираться, чем это может грозить, и отказывать российским судам. До сих пор в таких странах это отдавали на откуп коммерческим структурам, те предоставляли флаг — и знать не знали, что взят под этим флагом. Теперь многие начинают наводить порядок, Панама и Либерия уже готовы сотрудничать в этом смысле с ЕС. Со временем это станет одним из узких мест.

* Внесены властями РФ в реестр террористов и экстремистов, признан «иноагентом».

** Признан Минюстом РФ «иноагентом».

Этот материал вышел в пятнадцатом номере «Новая газета. Журнал». Купить его можно в [онлайн-магазине](#) наших партнеров.