МИР

Танкеры постоят. Дизельное топливо из России не доплыло до США

Валентин Барышников Евгений Легалов

19 ноября 2026



Владимир Путин и Дональд Трамп во время саммита на Аляске, 15 августа 2025 года

Дизельная сделка США с Россией спустя полтора месяца после ее объявления так и не принесла никакого топлива на американские рынки – из-за мощного политического противодействия в Соединенных Штатах и юридических сложностей.

9 октября президент Трамп объявил о сделке с Россией о поставках дизельного топлива в попытке снизить цены на топливо в США и на мировых рынках. По соглашению Россия обещала:

- незамедлительно поставить более 300 тысяч тонн дизельного топлива на американский и мировой рынки;
- еще 500 тысяч тонн в ноябре;

- "вслед за этим" - миллион тонн;
- И затем, по возможности, в кратчайшие сроки еще 3 миллиона.

> Для контекста: США ежедневно потребляют около 4 миллионов баррелей дизеля, или примерно 533 тысячи тонн, а максимальный объем сделки за несколько месяцев – 4,8 миллиона тонн, то есть его хватило бы лишь для девятидневного снабжения США.

Вскоре после объявления сделки стало известно, что из России в направлении США вышли несколько танкеров с дизельным топливом. Но ни один из них так и не достиг берегов Атлантического побережья: оказалось, что вопрос выгрузки топлива практически неразрешим.

Talisman и Leruo спешат на помощь. Что известно о танкерах, которые пытались доставить дизель в США

Радио Свобода удалось обнаружить в открытых источниках сведения о 13 танкерах, которые СМИ и аналитические группы называли потенциальными перевозчиками нефтепродуктов из России в США. Некоторые из них – PVT Azura, Taurus и Iblea – даже зашли в американские порты, но, как оказалось, перевозили сельскохозяйственные удобрения, на которые США ограничений не вводили.

Как работают морские перевозки

Наверняка известно о трех танкерах, которые в октябре вышли с дизельным топливом из российского порта Приморск и в качестве пункта назначения указали США:

- Talisman – танкер под российским флагом, находящийся под санкциями Европейского союза, Великобритании и США. Он направлялся в сторону Северной Америки, но в начале ноября ушел из Атлантического океана в Средиземное море и сообщил о статусе "в ожидании распоряжений", что может означать отсутствие подтвержденного покупателя груза или порта назначения. Сейчас судно находится у берегов Египта – новом пункте назначения.
- Leruo – танкер под флагом Сьерра-Леоне, попавший в санкционные списки ЕС и Великобритании. Он вышел из Приморска 17 октября, но 3 ноября сменил пункт назначения на Бразилию, где и находится до сих пор.

- Единственный свободный от западных санкций танкер, Agioi Fanendes под флагом Мальты, должен был доставить десятки тысяч тонн российского дизеля в порты Нью-Йорка и Нью-Джерси. Ожидалось, что он прибудет в США 7 ноября, однако он уже некоторое время стоит в сотнях километров от Атлантического побережья "в ожидании распоряжений".

*Подсанкционный танкер Beast под флагом Сьерра-Леоне тоже вышел из Приморска с российским дизельным топливом в конце октября и указал пунктом назначения "Atlantic", что можно трактовать как Атлантическое (Восточное) побережье США. Однако Beast тоже сменил направление: он движется в сторону Южной Америки, а его статус – "Бразилия в ожидании распоряжений".



Противодействие в США

Дизельная сделка находится в легальной вилке.

В 2022 году вскоре после начала войны в Украине в США был принят закон, запрещающий импорт российской нефти и нефтепродуктов. После объявления "дизельной сделки" министерство финансов США выдало генеральную лицензию

N135, которая на полгода разрешила сделки с российским дизелем, включая его ввоз в страну.

Законодатели считают, что лицензия не может отменить закон: чтобы снять запрет, президент должен выполнить условия, которые прописаны в самом законе, а этого сделано не было. В администрации называют критику политически мотивированной и настаивают, что действуют законно.



Вертолёт ВМС Франции завис над судном Deyna, предположительно входящим в российский "теневой флот", во время операции в западной части Средиземного моря. 20 марта 2026 года

Нефтяная промышленность в США – частная, и в этой вилке компаниям, которые могут быть причастны к импорту российского дизеля, приходится самим решать, насколько это рискованно.

Противники сделки в Конгрессе и за его пределами разослали компаниям предупреждения, что разгрузка российского топлива в США может повлечь юридические последствия и расследование в Конгрессе.

24 октября несколько членов Конгресса от обеих партий направили письма крупнейшим американским банкам – JPMorgan Chase, Bank of America, Citigroup, Wells Fargo Bank, Goldman Sachs и Morgan Stanley (так как через них могут пройти

платежи и выдаваться кредиты на поставки топлива) – а также портам в Техасе, Нью-Джерси и Нью-Йорке.

Письма предостерегали компании от содействия закупке, транспортировке, импорту, разгрузке, хранению, финансированию или распространению дизельного топлива российского происхождения, пока не будут выполнены соответствующие юридические требования, предупреждали о возможных исках и возможных расследованиях со стороны Конгресса, – а также содержали требование сохранить все документы о сделках с российским дизельным топливом.

Демократ **Мики Шеррилл**, губернатор Нью-Джерси, штата, где находятся крупные порты, предостерегла портовых операторов от приема российского дизельного топлива, заявив, что такие поставки нарушают федеральный закон и что импорт российских грузов может обернуться для предприятий и частных лиц, использующих порты Нью-Джерси, "суровыми мерами".

Примеру Шеррилл в середине ноября последовали девять конгрессменов от Нью-Джерси, которые отправили письма операторам портов в штате:

"Любые доходы от экспорта энергоресурсов укрепляют способность России продолжать войну против Украины и создают угрозу интересам безопасности США за рубежом. Импорт российского топлива — это предательство нашего союзника... Если в ближайшие недели российское топливо поступит в Соединенные Штаты, любые организации, которые незаконно примут это дизельное топливо, столкнутся с юридическими рисками и ответственностью", – сказано в одном из них.



Грузовое судно у морского терминала Элизабет. Вид из Байонна, штат Нью-Джерси. 9 апреля 2025 года.

Конгрессмен **Джейми Раскин**, ведущий демократ в юридическом комитете Палаты представителей, предупредил крупные ассоциации топливной промышленности, что топ-менеджерам компаний, импортирующих российское дизельное топливо, может грозить уголовное наказание до 20 лет лишения свободы.

Судя по тому, что ни один из танкеров с дизелем до сих пор так и не был разгружен в американских портах, компании решили не связываться с российским дизелем.

Financial Times приводит слова аналитика компании Kpler **Мэтта Смита**, упоминающего "явную нерешительность американских покупателей, вызванную регуляторными, законодательными и санкционными вопросами", а также мнение **Джейкоба Мельдгаарда**, генерального директора компании TORM, специализирующейся на перевозках нефтепродуктов, что судьба танкеров с российским дизелем показывает: “Даже без того, что демократы взяли под контроль Конгресс, это выглядит непростым делом – реинтегрировать Россию в глобальную экономику”.

А хватит ли дизельного топлива?

Танкеры из списка потенциальных перевозчиков в основном способны перевозить 40-50 тысяч тонн, то есть для выполнения хотя бы первой части сделки о поставке 300 тысяч тонн дизеля потребовалось бы от шести до восьми рейсов и около ста для того чтобы поставить весь заявленный объем.

Старший аналитик агентства морской безопасности Ambrey **Томас Алекса** отмечает в разговоре с Радио Свобода, что у России есть возможность найти нужное количество судов для перевозки таких ресурсов. При этом эксперт не уверен, что у Кремля сейчас есть свободный дизель в таком объеме, учитывая слова президента Украины о том, что удары ВСУ сократили российские нефтеперерабатывающие мощности более чем наполовину.



Последствия атаки беспилотников на Саратовский нефтеперерабатывающий завод в России в ночь на 7 ноября 2026 года

С весны Украина вела кампанию ударов по российской нефтяной отрасли: перерабатывающим заводам и терминалам. Летом это привело к нехватке топлива и массовым очередям на заправочных станциях в ряде российских регионов. В

стране были введены ограничения на экспорт дизельного топлива, которые частично отменили после заключения сделки с США.

Осенью под давлением США Украина снизила интенсивность ударов, предлагая России взаимное прекращение ударов по объектам энергетики, однако затем – под усиливающимися российскими бомбардировками городов – возобновила кампанию. К середине ноября, по данным Reuters, ссылающегося на два неназванных отраслевых источника, в результате атак украинских беспилотников совокупный суточный объем переработки сырой нефти на российских нефтеперерабатывающих заводах сократился по сравнению с концом октября на 45%, а доля всех российских перерабатывающих мощностей, затронутых ударами, составила 54%.

FT приводит мнение аналитиков Kpler, которые отмечают заметную смену роли России на мировом рынке нефтепродуктов: из крупного экспортера топлива она постепенно превращается во всё более значимого импортера. "Это примечательный разворот", – говорят они.

Судьба российских нефтепродуктов

Рэйчел Зиемба, старший научный сотрудник Центра новой американской безопасности, еще в октябре в интервью корреспонденту Радио Свобода Алексу Рауфоглу выразила мнение, что большая часть российского дизеля будет в итоге продана за пределами Соединенных Штатов из-за того, что юридическая неопределенность может отпугнуть американских покупателей и участвующие в сделке финансовые учреждения. Вследствие этого часть грузов может быть перепродана в другие страны, где спрос на топливо остается высоким.

По словам Томаса Алексы, владельцы грузов нередко перепродают их другим покупателям и перенаправляют суда, если ожидают серьёзных проблем или задержек с разгрузкой в США. Дизель также могут разделить на несколько партий и перегрузить на другие танкеры в море.

"Это довольно распространённая практика и среди добросовестных судовладельцев и операторов. Таким образом, дизель может попасть к другим покупателям, в другие страны, которые не обязательно соблюдают те же американские или иные санкционные ограничения", – отмечает он.

Вероятно, этим и объясняется смена маршрутов танкеров с российским дизелем: Beast и Leruo направились в Бразилию, а Talisman – в Египет.

CNN приводит слова представителя Белого дома, напоминающего, что договоренность между президентом Трампом и президентом Путиным "была нацелена на увеличение поставок дизельного топлива на мировой рынок – что приведет к снижению цен как для американцев, так и для всего мира, – и именно это будет реализовано".



Валентин Барышников



Евгений Легалов

Журналист. Выпускник факультета социальных наук Карлова университета в Праге

Вокруг России | Выбор Свободы | Мир | Атлас Мира | Украина | США