

Азійська опора російського Петростейту

Кризові явища на паливному ринку РФ розпочалися ще в серпні 2025 року після збільшення кількості атак українських дронів на російські нафтопереробні заводи. Атаки України на об'єкти російського ПЕК в I півріччі 2026 року призвели до виходу з ладу, за різними оцінками, від 25% до майже 45% загальних нафтопереробних потужностей РФ. У червні 2026 року ця ситуація загострилася настільки, що в Криму було оголошено надзвичайний стан через неможливість купувати паливо. Експорт бензину вперше було заборонено у квітні 2026 року. На початку липня 2026 року Росія заборонила експорт дизельного палива. Це рішення 8 липня 2026 року озвучив під час відеозустрічі з В. Путіним віце-прем'єр-міністр Росії А. Новак. Він сказав, що ситуація з постачанням палива залишається «нестабільною», незважаючи на зусилля держави щодо її «стабілізації». Обмеження діятимуть до 31 липня 2026 року [1]. Після цієї новини європейська маржа дизельного палива досягла рекордного максимуму в 60,17 долара за барель [2].

Росія є другим за величиною експортером дизельного палива у світі та експортує його до Бразилії, Туреччини і країн Близького Сходу після відмови ЄС у купівлі нафтопродукції російського походження через повномасштабне вторгнення в Україну у 2022 році [1]. Дизельне паливо становило найбільшу частку виробництва нафтопродуктів у Росії, причому країна виробляла вдвічі більше дизельного палива, ніж споживала, тоді як виробництво бензину перевищувало споживання лише на 10% [1]. Індія та Китай готові закуповувати більшу кількість сирої нафти і експортувати до РФ готові нафтопродукти.

У червні п.р. Китай поглинав 50% експорту сирої нафти з Росії, далі йдуть Індія (36%), Туреччина (6%) та ЄС (6%). Найбільше нафтопродуктів купували Туреччина – 26% російського експорту, далі йдуть Китай (13%), Бразилія (11%) та Сінгапур (8%).

1. Індійське плече допомоги

1.1. Пілотна поставка

Росія розпочала імпорту бензину з Індії морем. За повідомленням медіа, 20 червня танкер-продуктовоз Agni вирушив з індійського порту Вадінар з вантажем бензину виробництва НПЗ Nayaга Energi до одного з російських портів на Балтиці чи Білому морі. 7 липня 2026 року Кремль заявив, що Росія контактує з іншими країнами та обговорює імпорту палива за прийнятними цінами.

Імпорт сирої нафти до Індії з Росії зріс в червні 2026 року, як свідчать дані відстеження суден від LSEG та Kpler. Це пов'язано з тим, що нафтопереробні заводи стали скуповувати російську нафту, щоб пом'якшити вплив закриття

Ормузької протоки. На російську нафту припадало понад половину загального імпорту Індії в червні 2026 року порівняно з 36,5% у травні за даними Kpler [6].

Водночас РФ переформатовує нафтовий трафік в Індію в двосторонній логістичний ланцюг постачання – в Індію йде сира нафта, а з Індії нафтопродукти, щоб компенсувати паливний дефіцит. Згідно зі звітом Центру досліджень енергетики та чистого повітря (CREA), у червні 2026 року індійський імпорт російської сирої нафти зріс на 34% порівняно з травнем цього року, досягнувши 2,7 млн. барелів на добу, що еквівалентно 4,5 млрд. євро [6]. Основними отримувачами цієї нафти стали приватні та державні індійські НПЗ: постачання на Jamnagar (власник – Reliance Industries) зросло на 150%, на Paradip (Indian Oil Corp) - на 126%, на Kochi - на 83%, а на Vadinar (Nayara Energy) - на 45% [7].

Зворотне постачання готового автомобільного бензину з Індії до Росії розпочалося наприкінці червня 2026 року. Як повідомило агентство Reuters, Росія законтрактувала імпорт приблизно 400000 тонн бензину щомісяця. Перша партія індійського бензину обсягом не менше 60000 тонн була відправлена морем у третій декаді червня 2026 року двома танкерами ємністю від 30000 до 40000 тонн кожен. Виробник цього бензину нафтопереробний завод у Вадінарі (штат Гуджарат) потужністю 400000 барелів на добу, яким керує компанія Nayara Energy. Nayara Energy безпосередньо афілійована з російським державним капіталом: 49% її акцій належать ПАТ «НК «Роснефть», а ще частина контролюється пов'язаним з РФ консорціумом інвесторів. Нафтопереробний завод переробляє лише російську сирину нафту з моменту запровадження санкцій ЄС у липні 2025 року та залежить від міжнародних трейдерів як для імпорту сирої нафти, так і для експорту продуктів нафтопереробки [3].

Серед російських компаній, які зверталися до індійських партнерів, називають «Роснефть», «Газпромнефть» та «Лукойл» [17].

Водночас позиція офіційного Нью-Делі полягає в тому, що Індія не продає Росії бензин напряму. Міністр енергетики Хардіп Сінгх Пурі заявив, що індійські компанії не продають бензин безпосередньо Росії. Він назвав це купівлею міжнародними трейдерами продукції індійського походження. За словами партнера з питань нафти і газу «Grant Thornton Bharat» Сурави Мітри, галузеві перевірки рахунку-фактури танкера показали, що згаданий танкер «Agni» завантажував бензин у Вадінарі з пунктом призначення Фуджейра в ОАЕ 20 червня 2026 року. Дані відстеження суден LSEG пізніше показали, що танкер оминув Фуджейру та пройшовши через Баб-ель-Мандебську протоку, Червоне море та Суецький канал зупинився на рейді єгипетського Порт-Саїду. Усе це ілюструє непрозорий характер торговельної оборудки.

Дані про торговельні потоки першої половини 2026 року свідчать про те, що бензин, вироблений в Індії, потрапить до Росії через міжнародні торговельні канали, а не через прямі продажі індійськими нафтопереробними заводами [4].

Індія отримує вигоду від переробки російської сирої нафти зі знижкою та експорту виготовлених з неї нафтопродуктів по всьому світу. Експорт з Індії до Європи значно зріс під час російської війни в Україні, що призвело до критики щодо того, що російські нафтопродукти фактично потрапляють на західні ринки після переробки в Індії. Відтоді Європейський Союз посилив санкції, зокрема

заходи, спрямовані проти Nayara Energy, індійського нафтопереробного заводу в місті Вадінар, що наполовину належить державній НК «Роснефть» і в цілому контролюється росіянами [16].

Хоча імпорту сповільнювався після санкцій проти «Роснефти» та «Лукойлу», він ніколи повністю не припинявся. Зростаючий попит на енергоносії та занепокоєння щодо перебоїв у Західній Азії спонукали індійські нафтопереробні заводи продовжувати купувати російську сиру нафту зі знижкою, коли вона залишалася комерційно привабливою [16].

Індія продовжує значною мірою покладатися на російську сиру нафту зі знижкою для задоволення своїх енергетичних потреб, тоді як Росія зараз звертається до Індії за паливом, оскільки має справу з перебоями в роботі НПЗ, спричиненими ударами Сил оборони України. [16].

Західні санкції проти російських банків ускладнили платежі за нафту, оскільки багато російських фінансових установ були відрізані від банківської мережі SWIFT. Індія спочатку досліджувала механізм платежів у рупіях за рублі. Оскільки Індія імпортувала з Росії набагато більше, ніж експортувала, російські банки накопичили великі суми рупій, які їм було важко використовувати. В результаті, нафтопереробні заводи все частіше переходили на платежі в дирхамах ОАЕ, тоді як Індія пізніше дозволила Росії інвестувати свої залишки в рупіях в індійські державні облігації, акції та інші внутрішні активи [16].

1.2. Спроможність Індії постачати паливо до Росії

Росія планує імпортувати приблизно 400000 тонн бензину щомісяця з різних країн. *Нещодавно російський парламент схвалив поправки до Податкового кодексу, які передбачають субсидії на імпорту палива. Сурава Мітра зазначив, що це було розраховано на основі орієнтовної ціни індійського бензину плюс вартість доставки з індійських портів, що вбудовує Індію в російську архітектуру субсидування палива.* Індія входить до числа найбільших експортерів бензину у світі з середнім обсягом закордонних поставок приблизно 350-400 тисяч барелів [3].

Згідно з даними Kpler, експортні ринки Індії варіюються від Каліфорнії, де стандарти на паливо є одними з найсуворіших у світі, до країн Північної та Західної Африки. Цей широкий спектр підкреслює здатність індійських нафтопереробних заводів виробляти різні марки бензину. У Росії вітчизняний бензин відповідає стандартам Євро-5, специфікаціям, які індійські нафтопереробні заводи вже виробляють як для місцевого ринку, так і для експортних споживачів за словами провідного аналітика з моделювання та переробки в Kpler Суміта Рітолія [3].

З 2020 року індійські НПЗ перейшли на жорсткий стандарт BS-VI, який за екологічними показниками практично не поступається сучасному паливу «Євро-5».

У якісному індійському паливі вміст сірки обмежений мінімальними значеннями, що відмінно підходить для сучасних двигунів внутрішнього згорання з відповідними каталізаторами та чутливими датчиками кисню. За октановим числом, випускаються аналоги AI-92 та AI-95, а також преміальні сорти на рівні AI-100.

В національних екологічних програмах Індії активно просувається стандарт Е20, тобто бензин, який містить до 20% спирту. Російські стандарти допускають наявність максимум 5% етанолу в автомобільному бензині [19].

Для індійських НПЗ це не проблема. Вони мають технічну можливість постачати бензин без добавок спирту. Індія – третій найбільший у світі експортер палива. Постачання у 2025 році оцінюються майже у 46 тис. тонн пального на добу. Їхня переробна інфраструктура давно орієнтована на експорт [20].

Отже, індійські нафтопереробні заводи добре оснащені і можуть забезпечити належну якість продукції для постачання бензину до Росії. Постачання Індією бензину до Росії зміцнює її позиції як ключового глобального центру переробки, адже російська сировина закуповується зі знижкою [3].

1.3. Обхід санкцій

Санкції змусили Росію покладатися на великий «тіньовий флот» танкерів, які працюють під іноземними прапорами та мають складні структури власності [16]. Цей флот зараз обробляє приблизно 65% морського експорту нафти з Росії [16].

Конкретний механізм обходу санкцій задокументовано на прикладі танкера Agni. 20 червня 2026 року з нафтотерміналу Nayara Energy вийшов танкер-продуктовоз «тіньового флоту» Agni (IMO 9314167) з майже 67,5 тис. тонн нафтопродуктів на борту. Задекларованим місцем призначення судна був сектор на захід від Суецького каналу в районі єгипетського порту Порт-Саїд. Там на нього очікував інший танкер «тіньового флоту» Garnet (IMO 9577094) для STS-передачі нафтопродуктів [18].

STS (Ship-to-Ship transfer) – це передача вантажу між двома суднами у відкритому морі, яка в цьому випадку допомагає замаскувати перевантаження нафтопродуктів з одного танкера на інший.

Перекачування нафтопродуктів з Agni на Garnet здійснювалося при вимкненій AIS, що у разі нештатної ситуації могло призвести до екологічної катастрофи та аварійних інцидентів.

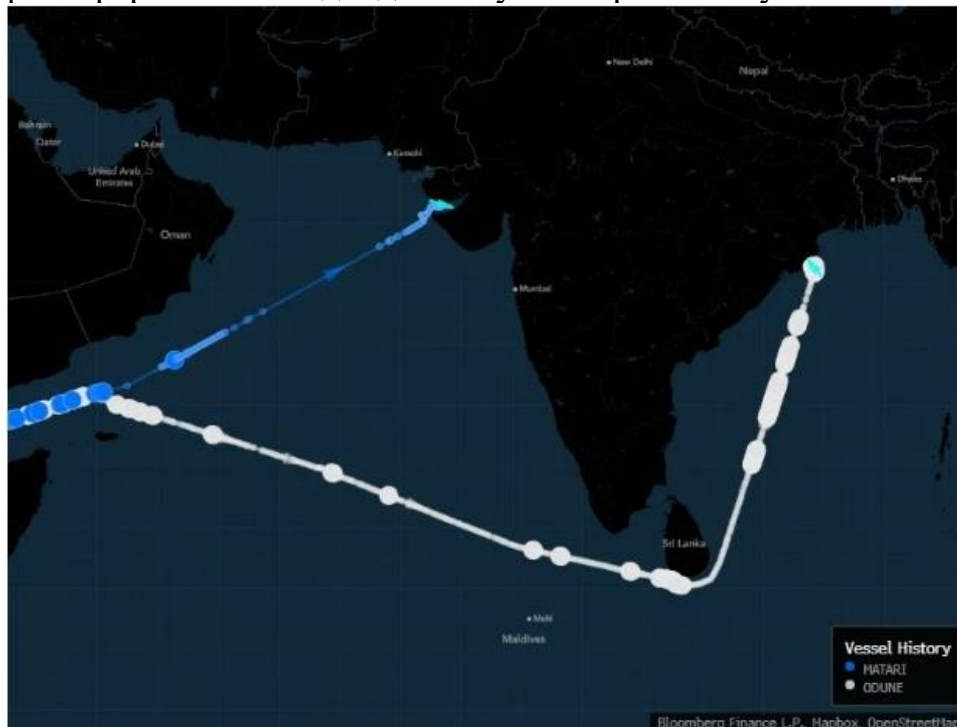
Згодом Garnet подав недостовірні дані про вантаж. Зокрема, в AIS було зазначено, що судно йде порожнім (у баласті). Ймовірними пунктами його призначення є порт Вітіно у Білому морі або один з портів Балтики [18].

Танкер Agni афілійований з індійською компанією GatikShip Management. У 2022-2023 роках ця компанія входила до числа найбільших операторів «тіньового флоту», який забезпечував експорт російської нафти та нафтопродуктів в обхід західних санкцій. Компанія була найбільшим перевізником викопного палива в інтересах НК «Роснефть».

Через посилену увагу міжнародної спільноти Gatik оперативно переоформила свій флот на пов'язані компанії, зокрема новостворені в Індії та ОАЕ. Танкер Garnet належить сейшельській компанії ShantalNavigation Corp, афілійований з російським підсанкційним ПАТ «Совкомфлот» через низку пов'язаних компаній, які перебувають під міжнародними санкціями. «Совкомфлот» – найбільша державна судноплавна компанія Росії, яка забезпечує транспортування російської нафти, нафтопродуктів і скрапленого природного газу [18].

Таким чином, російська державна компанія «Роснефть» використала свій індійський актив для переробки російської нафти та імпорту готового бензину для покриття його дефіциту в європейській частині Росії.

У березні 2026 року два російські нафтові вантажі, які зазначали Східну Азію як пункт призначення, перемістилися до Індії, що свідчить про те, що Нью-Делі готове приймати російську нафту у різні способи. Нафта Urals, яка завантажується в Балтійському та Чорному морях, стала після 2022 року дуже популярною серед індійських нафтопереробних заводів до тиску і заборон з боку ЄС і США [12].



Tankers Odune (white) and Matari (blue) changed their destinations to India after the Middle East war broke out.

Танкер Odune класу Suezmax прибув до порту Парадіп на східному узбережжі Індії 4 березня 2026 року. Інший танкер Matari класу Aframax прибув до порту Вадінар на заході Індії 5 березня 2026 року [12].

Компанія Global Ship Solutions LLC розташована в Азербайджані та вказана як менеджер Odune в базі даних «Equasis». Контактна інформація власника судна, який базується в Гонконзі, Sylvarn Fleetline Ltd., відсутня. Менеджер Matari - «Anchor Elite Shipmanagement» - також зареєстрований в Азербайджані. Контактна інформація власника «Oasis Bloom Corp.» не знайдена.

Танкер Indri, який декларував Сінгапур як пункт призначення, змінив свій курс, прямуючи на північ до Індії з приблизно 730000 барелів нафти Urals на борту. Зміна маршруту цього танкера додатково свідчить про те, що Індія буде приймати більше російської нафти. Не було вказано електронну адресу чи номери телефонів власника Indri, Veyronda Seaborne Ltd. у Гонконзі, та менеджера Stellar Ship Solutions LLC в Азербайджані [12].

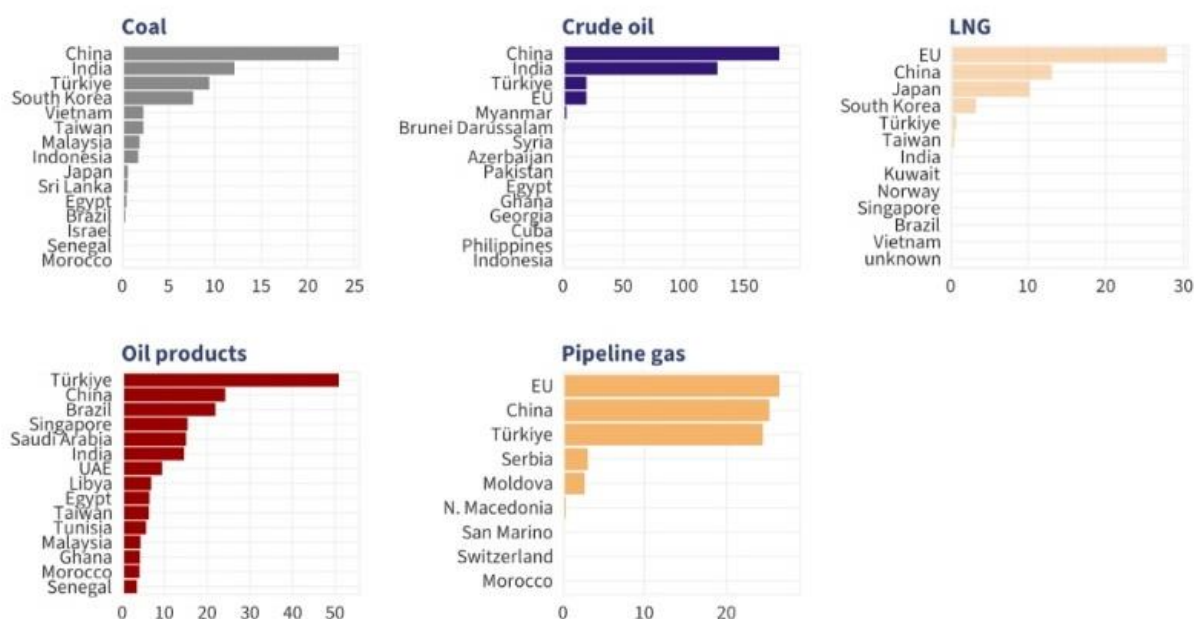
Усі ці три танкери – Odune, Matari та Indri – перебувають під санкціями Великої Британії та ЄС з 2025 року. Незважаючи на ці санкції, Індія збільшила імпорт російської нафти в березні 2026 року [11].

У червні 2026 року 54% російської морської нафти було перевезено «тіньовими» танкерами, які перебувають під санкціями. Ще 43% обсягу було перевезено танкерами G7+, решту - «тіньовими» танкерами, які не підпадають під санкції [7].

У червні на російський нафтовий ринок вийшло 15 нових суден, дванадцять з цих танкерів на момент завантаження належали або були застраховані країнами G7+ [7]. У червні 2026 року 45 «тіньових» суден, які перевозили російське викопне паливо, працювали під чужими прапорами.

Who bought Russia's fossil fuels after EU bans | Billion EUR

Shipments arriving since EU oil bans until end of June 2026



Source: CREA analysis based on Kpler, Marine Traffic, ENTSOG and customs data.

Активі:
Усебіда
CREA
НАВАЛНА

1.4. Індійські порти

Нафтовий термінал Сікка (Порт Джамнагар, Reliance Industries). Термінал у порту Сікка (штат Гуджарат) є основним експортним вузлом для нафтопереробного комплексу Джамнагар компанії Reliance Industries. Це індійські ворота до експорту нафтопереробних заводів. Інфраструктура терміналу управляється дочірньою компанією Reliance Ports and Terminals Limited (RPTL) і включає 10 причалів, які ліцензовані Морською радою Гуджарату (GMB).

Спеціалізовані причали терміналу мають чіткі навігаційні ліміти та експлуатаційні параметри:

Berth A1: Довжина судна (LOA) до 195 метрів, максимальна осадка - 11,5 метрів. Призначений для відвантаження параксилолу, ортоксилолу, прямогонного бензину, високошвидкісного дизельного пального та автомобільного бензину.

Berth A: LOA до 195 метрів, осадка - 13,5 метрів. Додатково забезпечує відвантаження метанолу та бензолу.

Berth B: LOA до 230 метрів, осадка - 12,5 метрів. Спеціалізується на алкілатах, авіагасі та зрідженому нафтовому газі.

Berth C: LOA до 246 (у період мусонів до 230) метрів, осадка - 13,5 метрів. Обробляє дизельне пальне, прямогонний бензин, автомобільний бензин та авіаційне паливо.

Berth D: LOA до 252 (у мусони до 246) метрів, осадка - 14,5 метрів. Максимальна допустима водотоннажність судна становить 120000 тон. Забезпечує відвантаження дизельного пального, бензину, авіагасу, вакуумного газойлю та низькосірчастого мазуту.

SIKKA (RPTL) PORT INFORMATION					
Physical Dimensions / Restrictions					
	Berth A1	Berth A	Berth B	Berth C	Berth D
Max LOA (Fair Weather)	195M	195M	230M	246M	252M
Max LOA (Monsoon)	195M	195M	230M	230M	246M
Min LOA	105M	105M	105M	160M	160M
BEAM	45M	45M	45M	45M	45M
Max Permissible draft	11.5 M	12.5M	13.5 M	13.5M	14.5m
Arrival Draft for partly loaded Vessels coming for loading.	10.5M	10.5M	10.5M	10.5M	11.0M
Displacement (Fair Weather)	59850MT	59850MT	86450MT	112500MT	120000MT
Displacement (Monsoon)	59850MT	59850MT	86450MT	86450MT	112500MT
Min / Max height of manifold	3.2M	3.2M	3.2M	3.2M	3.2M
Center above water level	21.1M	21.1M	21.1M	24.8M	25.8M
Products handled	PX/OX/PCN/HSD/MS MEOH /	PX/OX/BZ/HSD/MS ALKYLATE/ATF/AFS/ LPG	PX/OX/HSD/PCN/MS/ AFS/ALKYLATE	HSD/PCN/MS/ATF/AFS/ ALKYLATE/LPG	HSD/PCN/ATF/CBFS/VGO (L & D) /LSFO (D)/HEATED CRUDE (D)/MS
Loading arms	12" (150 ASA)	12" (150 ASA)	12" (150 ASA)	12" (150 ASA)	12" (150 ASA)
Note : • RPRTL being a private terminal owned and operated by M/s Reliance Industries, vessels berthing and unberthing program is solely decided by M/s Reliance (shippers) as per their commercial commitments / cargo priority. • Vessels having manifold sizes 6", 8", 10" can be accommodated provided they have suitable reducers /couplers on board. • The terminal may provide 10" & 12" couplers, but same is as per shipper's discretion. • Max Permissible displacement for LPG tankers at berth A – 39900 mt .Min PBL in ballast condition 40M. Minimum height of manifold centre from water level in loaded condition 3.2M. Displacement restrictions vary from 39900 MT to 124000 MT depending on Berth, Product and Weather conditions • Standard Mooring configuration is 3 Head/Stern - 3 Breast - 2 Spring during fair weather. During monsoon (May to September) the mooring configuration is 4 + 3 + 2 for vessels with LOA above 130M, the mooring configuration will be 3 + 3 + 2 for vessels LOA less than 130 M. • Usual start/topping rates for Chemicals is 350 CBM/Hr and for Petroleum products about 800 CBM/Hr. The max loading rates for Chemicals is abt 1000 CBM/Hr and for Petroleum products about 1500-1800 CBM/Hr. • Shipper's surveyors board vessel upon arrival at Sikka anchorage for tank inspection.& Round the clock navigation in favorable tide. • FW/Bunker/Provision supply is not permitted alongside berth but can be supplied at Sikka anchorage. • Terminal follows EDP (early departure procedure). Terminal do not sign any documents prepared by agents including NOR & SOF. • Terminal may sign only documents prepared by the vessel. • Agents cannot appoint any cargo surveyors to attend vessel. Incase cargo surveyors required, Owners to appoint cargo surveyors directly and apply for permission to terminal directly.					
Above restrictions / information are current and are subject to change without any prior intimation from terminal.					

[33]

Термінал Адані (Порт Мундра, Гуджарат). Мундра є найбільшим приватним портом Індії з загальною річною пропускною здатністю 338 млн. тонн. Його рідконаливний термінал має розвинену інфраструктуру зберігання та відвантаження світлих нафтопродуктів.

Резервуарний парк складається з 97 резервуарів загальним об'ємом 425000 куб. м, спеціально спроектований та обладнаний для безпечної та безперебійної роботи зі світлими нафтопродуктами (white oils), темними нафтопродуктами, рослинними оліями та хімікатами Термінал сертифікований для роботи з нафтопродуктами класів А, В та С [37].

Mundra III Liquids Storage Terminal. Спеціалізований бункерний та наливний комплекс компанії Adani Bunkering, що складається з 8 резервуарів загальною ємністю 566082 барелів.

Портова інфраструктура. Рідконаливні причали інтегровані з глибоководними естакадами, здатними обслуговувати судна типу Panamax та Suezmax.

Нафтові причали порту Парадіп (IOCL, Одіша). Порт Парадіп є другим за величиною державним портом Індії, безпосередньо інтегрованим з нафтопереробним комплексом компанії Indian Oil Corporation Limited (IOCL). Експортна інфраструктура світлих нафтопродуктів представлена двома основними об'єктами:

Північний нафтовий причал (Northern Oil Jetty). Має потужність 6 млн. тонн на рік і глибину 12 метрів, що дає можливість приймати танкери дедвейтом від 25000 до 75000 тонн.

Південний нафтовий причал (South Oil Jetty). Введений в експлуатацію в серпні 2016 року, повністю експлуатується компанією IOCL. Причал довжиною 360 метрів має глибину 14 метрів та річну пропускну здатність 6,85 млн тонн. Встановлено обмеження щодо мінімальної довжини суден на рівні 148 метрів та максимальної - 260 метрів [38].

Порт Нью-Мангалор (Карнатака). Забезпечує відвантаження продукції НПЗ компанії MRPL (Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited) потужністю 15 млн. тонн на рік. Спеціалізовані причали № 10 та № 11 мають довжину 250 метрів та глибину 14 метрів. Відвантаження світлих нафтопродуктів (дизель, бензин, нафта, авіагас Jet A1) здійснюється через автоматизовані рукави типу RCMA японського виробництва Niigata Chiksan. З метою підвищення експортної мобільності введено в експлуатацію глибоководний причал № 13 (Oil Dock Arm), здатний приймати продуктові танкери дедвейтом до 150000 тонн з робочою осадкою 17 метрів.

Попри офіційні заяви уряду Індії, в країні відбувається розширення потужностей для зберегання сирої нафти, що може означати, що Індія збирається закуповувати її більше в РФ і вже продавати світлу нафту до Росії і інших країн. На початку липня п.р. державна нафтогазова корпорація (ONGC) Індії схвалила розробку стратегічного нафтового резерву обсягом 1,75 мільйона метричних тонн (MMT) у Мангалорі. Це стало першим випадком, коли найбільша нафтогазова компанія країни профінансує створення стратегічного сховища сирої нафти [39].

Мангалор вже є стратегічним центром зберігання нафти для Індії, а дочірня компанія ONGC, Mangalore Refinery and Petrochemicals Ltd. (MRPL), експлуатує нафтопереробний завод потужністю 300000 барелів на день. Існуючі підземні печери були здані в оренду міжнародним фірмам, включаючи Abu Dhabi National Oil Co. (ADNOC) [39].

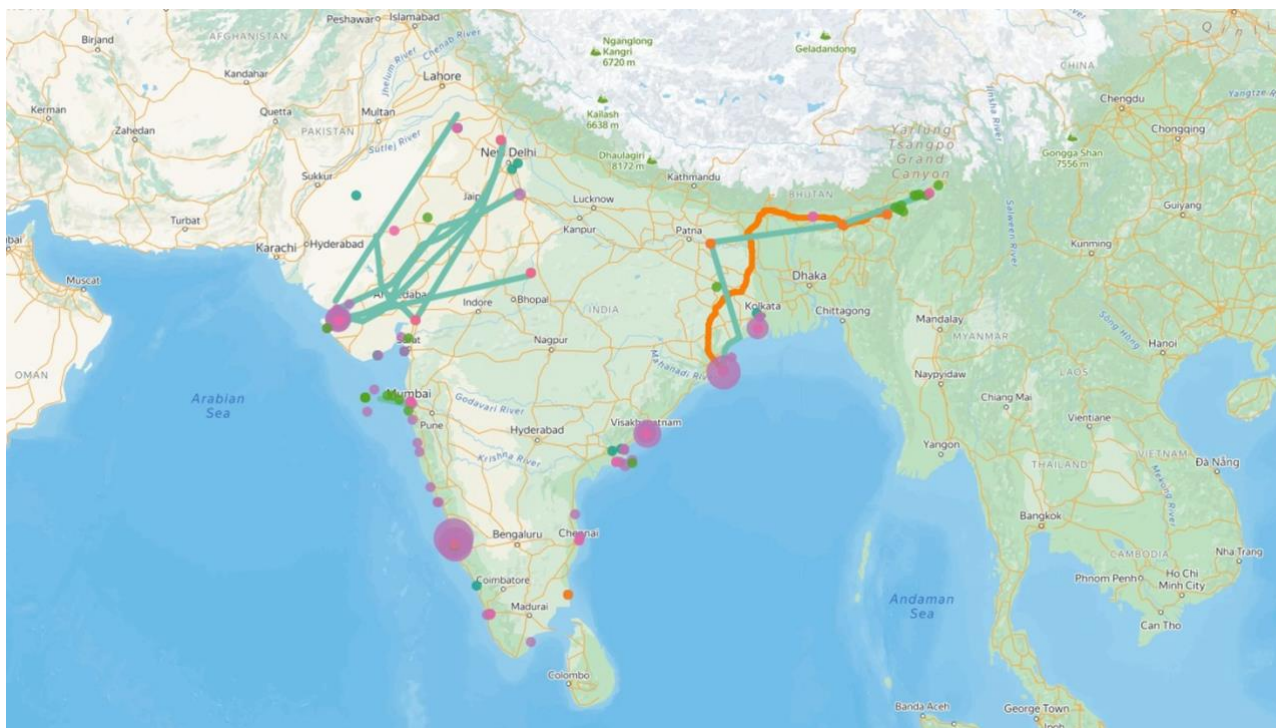
У свіжій публікації «The Hindu» йдеться про те, що Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited (MRPL) оголосила про отримання 109,6 млн. доларів США чистого прибутку в першому кварталі 2026-2027 фінансового року порівняно зі збитками в розмірі 32,6 млн. доларів США у першому кварталі 2025-2026 року [40]. Експорт переробленої нафти за перший квартал п.р. зріс до 600,2 млн. доларів США порівняно 570,9 млн. доларів за аналогічний період минулого року. Окрім того, у MRPL отримала дозвіл від Ради з регулювання нафтогазової галузі (PNGRB) на прокладання трубопроводу для авіаційного палива (ATF) від терміналу Девангонтхі до Міжнародного аеропорту Кемпеговда в Бенгалуру.

Також в першому кварталі п.р. розпочалося відвантаження продукції на терміналі Aegis у Мангалорі, на нафтобазі Хіндупур в Андхра-Прадеш та на терміналі Еннор у Тамілнаді. Компанія уклала договори оренди резервуарних парків у порту Джавахарлала Неру (JNPA) в Наві-Мумбаї, а також у містах Какінада та Крішнапатнам в Андхра-Прадеш [40].

Порт Кочін (Керала). Експорт та логістика нафтопродуктів (зокрема світлих фракцій і палива групи POL) у штаті Керала здійснюються через потужності порту Кочін, які тісно інтегровані з діяльністю великого нафтопереробного заводу Kochi Refinery, що належить корпорації BPCL (Bharat Petroleum Corporation Limited). Логістичний вузол НПЗ компанії BPCL потужністю 15,5 млн тонн на рік. На острові Путувайпін функціонує наливний термінал (MULT), який включає основний причал для великотоннажних суден та допоміжний причал для навантаження нафтопродуктів у баржі каботажного плавання. Причал Cochin Oil Terminal (COT) та спеціалізований морський наливний термінал в районі Путувайпін обладнані приймати великі танкери і обслуговувати експортно-імпортні потоки палива.

1.5. Найбільші нафтопереробні компанії Індії

Найбільші за обсягами переробки НПЗ Індії представлені на карті нафтової галузі Індії нижче. Саме в Індії знаходиться найбільший у світі НПЗ «Джамнагар» потужністю переробки майже 70 млн. тон на рік. Reliance Industries є власником НПЗ, контролюється родиною Амбані, однією з найбагатших в Індії.



НПЗ в м. Вадінар Nayara Energy є другим за величиною НПЗ Індії, переробляє 20 млн. тон на рік. Цей НПЗ контролюється НК «Роснефть» та іншими російськими акціонерами.

Інші індійські нафтопереробні компанії – Indian Oil Corporation (IOC), Oil and Natural Gas Corporation (ONGC), Bharat Petroleum Corporation (BPCL), Hindustan Petroleum Corporation (HPCL). Дві останні компанії значною мірою операційно та комерційно інтегровані. 51% HPCL з 2018 року належить державній ONGC.

Також є нафтопереробний завод Bharat Oman Refinery, але зараз він вже не має статусу спільного підприємства Індії та Оману, а є виключно власністю HPCL.

2. Китайський потенціал для Росії

2.1. Нафтопереробка Піднебесної

Китай – найбільший у світі імпортер енергоресурсів, який щорічно купує величезні обсяги нафти та газу й переробляє їх. На цьому тлі дозвіл на додатковий експорт має нетиповий вигляд. Експерти вважають, що рішення може бути прийнято з урахуванням потреб Росії. За їхньою оцінкою, розвинені нафтопереробні потужності КНР та налагоджені торгові маршрути дозволяють оперативно наростити постачання нафтопродуктів на російський ринок [21].

В останні роки щомісячний експорт продуктів переробки нафти з Китаю зазвичай коливався від 2,5 до 3 мільйонів тонн. Це бензин, дизельне та реактивне паливо значною мірою надходили на ринки Південно-Східної, Південної та Північно-Східної Азії [22].

Протягом останніх двох десятиліть Китай тихо та систематично розбудовував свою систему резервів нафти. З моменту запуску перших баз стратегічних нафтових резервів у 2004 році та розширення до прибережних резервуарів для зберігання в Джоушані та підземних водонепроникних печер у Даляні та Дзіньджоу, сформувалася загальнонаціональна мережа резервів. Тільки у 2025 році Китай закачав до своїх резервів приблизно 110 мільйонів барелів сирої нафти, в середньому понад один мільйон барелів на день [22].

У квітні 2026 року Китай почав дещо послаблювати експортні обмеження, дозволивши державним нафтопереробним заводам експортувати невеликі кількості. До червня експорт відновився приблизно до 600000 тонн. А 8 липня агентство Reuters оприлюднило новину, яка сколихнула ринок: «Китай повністю скасував обмеження на експорт продуктів переробки нафти до кінця липня».

У липні китайські нафтопереробні заводи планували експортувати приблизно 3 млн. тон бензину, дизельного та авіаційного палива, що приблизно відповідає середньому показнику минулого року. Очікується, що експорт бензину зросте з менш ніж 40000 тонн, запланованих раніше, до понад 400000 тонн, що є більш ніж десятикратним збільшенням. Експорт дизельного палива, за прогнозами, досягне від 600000 до 700000 тон, а експорт авіаційного палива – приблизно 1,9 мільйона тонн [22].

9 червня 2026 року Китай оголосив про другу партію квот на експорт очищеного палива на 2026 рік загальною кількістю 18 млн. тон. Ці нововведення стосуються бензину, дизельного та авіаційного палива і в основному йде державним нафтопереробним гігантам Sinopec та PetroChina [13]. Державні нафтопереробні заводи в Sinopec та PetroChina, домінують у розподілі квот, який забезпечує Пекіну додатковий контроль над процесом.

Компанії Zhejiang Petrochemical Co, контрольний пакет акцій якої належить Rongsheng Petrochemical, було дозволено експортувати паливо в липні [14]. Це перший приватний нафтопереробний завод, який відновив експортні привілеї за понад чотири місяці. Відновлення приватного нафтопереробного заводу є чітким сигналом – впевненість Китаю у внутрішніх постачальниках палива повністю відновилося [22].

ЕКСПОРТНІ КВОТИ ДЛЯ КОМПАНІЙ			
	ЗАГАЛЬНИЙ ТОРГОВИЙ МАРШРУТ	ТОРГОВИЙ МАРШРУТ ПЕРЕРОБКИ	КЛЮЧОВІ ПЕРЕВАГИ ТА НАПРЯМКИ
 SINOPEC	1,75 млн тонн	3,5 млн тонн	Найбільший експортер з розгалуженою мережею регіональних офісів у Шанхаї, Циндао та вільному порту Хайнань
 PETROCHINA	3,84 млн тонн	500 000 тонн	Домінує на північно-східному та північно-західному напрямках, спираючись на мережу дочірніх НПЗ у Даляні та Дзіньджоу
 ZHEJIANG PETROLEUM & CHEMICAL CO.	1,25 млн тонн	—	Приватний оператор інтегрованого мега-комплексу в Джоушані, орієнтований на ринки Східної та Південно-Східної Азії
 SINOCHEM	920 000 тонн	60 000 тонн	Забезпечує експортні потоки з нафтохімічного комплексу Цюаньджоу через спеціалізовану платформу Sinochem Distribution
 CHINA NATIONAL OFFSHORE OIL CORPORATION	950 000 тонн	—	Спрямовує відвантаження переважно з модернізованого кластера на острові Даксі (Нінбо) та з НПЗ у Хуейджоу
 CHINA NORTH INDUSTRIES GROUP	200 000 тонн	—	
 CHINA NATIONAL AVIATION FUEL GROUP CORPORATION	30 000 тонн	—	

Експортні квоти охоплюють чисті нафтопродукти, включаючи реактивне паливо, бензин та дизель. Розподіл квот за компаніями виглядає таким чином:

Sinopec: 1,75 млн. тон за загальним торговим маршрутом та 3,5 млн. тон за торговим маршрутом переробки. Найбільший експортер з розгалуженою мережею регіональних офісів у Шанхаї, Циндао та вільному порту Хайнань [23].

PetroChina: 3,84 млн. тон за загальним торговим маршрутом та 500000 тон за торговим маршрутом переробки. Домінує на північно-східному та північно-західному напрямках, спираючись на мережу дочірніх НПЗ у Даляні та Дзіньджоу [23].

Zhejiang Petroleum & Chemical Co.: 1,25 млн. тон за загальним торговим маршрутом. Приватний оператор інтегрованого мега-комплексу в Джоушані, орієнтований на ринки Східної та Південно-Східної Азії [23].

Sinochem: 920000 тон за загальним торговим маршрутом та 60000 тон за торговим маршрутом переробки. Забезпечує експортні потоки з нафтохімічного комплексу Цюаньджоу через спеціалізовану платформу Sinochem Distribution [23].

China National Offshore Oil Corporation: 950000 тон за загальним торговим маршрутом. Спрямовує відвантаження переважно з модернізованого кластера на острові Даксі (Нінбо) та з НПЗ у Хуейджоу [23].

China North Industries Group: 200000 тон за загальним торговим маршрутом [23].

China National Aviation Fuel Group Corporation: 30000 тон за загальним торговим маршрутом [23].

Міністерство торгівлі Китаю офіційно не оголошує квоти на експорт нафтопродуктів. За схемою маршруту переробки нафтопереробні заводи звільняються від імпорتنих податків на сировину для сирової нафти, пов'язану з квотами, та експортних податків на нафтопродукти, але підлягають фіксованим обсягам експорту та часовим інтервалам.

У червні 2026 року Китай залишався найбільшим світовим покупцем російського викопного палива, на який припадало 41% (7,3 млрд. євро) експортних доходів Росії від п'яти найбільших імпортерів. Сира нафта становила 68% (4,9 млрд. євро) закупівель Китаю, далі йшли трубопровідний газ (732 млн. євро), вугілля (546 млн. євро) та нафтопродукти (543 млн. євро). СПГ (539 млн. євро) становив решту імпорту Китаю [7].

Загальний обсяг імпорту морської сирової нафти до Китаю в червні зменшився на 16% порівняно з травнем. Загальний імпорт морської сирової нафти до Китаю продовжував скорочуватися, причому імпорт у червні був на 46% меншим, ніж у червні 2025 року. Імпорт російської морської сирової нафти збільшився на 8,7% порівняно з травнем. Переважна більшість (62%) імпорту морської російської сирової нафти до Китаю становила сорт ESPO, що транспортується нафтопроводом Східний Сибір – Тихий океан. Китай також зафіксував 121% зростання імпорту сирової нафти марки «Сокол» з російського тихоокеанського порту Де-Кастрі [7].

У червні 2026 року спостерігалось відновлення обсягів китайського експорту до РФ. Ключовим драйвером у цьому став глибоководний порт та залізничний вузол Ріджао (Rizhao Port), розташований у провінції Шаньдун. Це один з найважливіших морських та сухопутних вузлів Китаю, де перетинаються Новий Євразійський континентальний міст та морські торговельні шляхи. Його критичне значення для російського імпорту в червні 2026 року обумовлено кількома факторами:

- Ріджао став базою для формування регулярних прямих блок-поїздів до РФ через прикордонні переходи Ерлянь-Хото та Манджурії. Це розвантажило порти Далекого Сходу (Владивосток та Находку) і дало можливість уникнути тривалого очікування суден на рейдах;

- Ріджао оперує потужними терміналами для сирової нафти та рідких хімікатів, виступаючи важливим хабом у «двосторонньому» коридорі - прийомі російської енергетичної сировини та відвантаженні у зворотному напрямку продукції хімічної промисловості, автокомпонентів і світлич нафтопродуктів.



Здатність Китаю перейти від «повної заборони експорту» до «масштабного відновлення експорту» за такий короткий час зумовлена і його переробними потужностями – 18,5 млн. барелів на день, що є найвищим показником у світі, перевершуючи навіть показники Сполучених Штатів. Більше того, цей показник продовжує зростати, і, за прогнозами, до 2028 року він досягне 19,7 млн. барелів на день [22].

Китай не тільки може задовольнити власний попит, але й має значні надлишкові потужності для експорту. Джерела сировини в Китаї дуже диверсифіковані. Не лише з Близького Сходу, але й з Росії, Африки та Америки. Китай, використовуючи свої резерви та потужності з переробки, перетворив «глобальну енергетичну кризу» на вибір - коли діяти, скільки продавати і кому продавати - все це повністю залежить від нього.

3 липня Національна комісія з розвитку та реформ Китаю оголосила про зниження внутрішніх цін на бензин та дизельне паливо, причому бензин знизився на 950 юанів за тонну, а дизельне паливо - на 915 юанів за тонну. Це було друге зниження цін з моменту коригування 18 червня, що відображає попереднє зниження міжнародних цін на сировину нафту.

Лише через декілька днів після зниження внутрішніх цін на нафту експорт продуктів переробки нафти був повністю відновлений. Внутрішні ціни впали, але експортна прибутковість фактично зросла - липневий прибуток від експорту нафтопродуктів залишався вище 1000 юанів за тонну [22].

2.1. Нафтова логістика та порти Китаю

2.1.1. Термінали сирої нафти

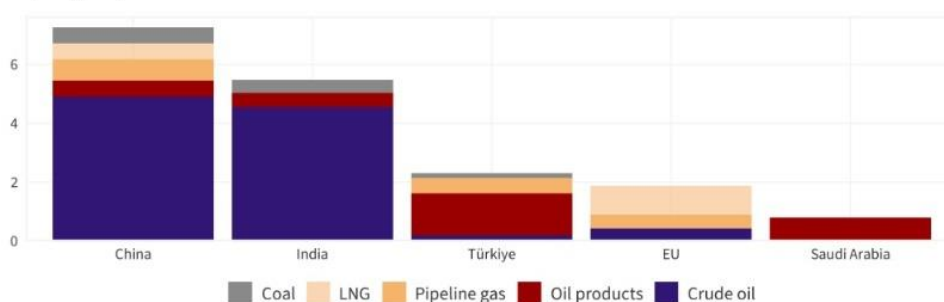
Порт Нінбо (Ningbo). Найглибоководніший морський порт Китаю, здатний приймати найбільші контейнеровози. Відомий своїми потужностями з обробки контейнерів і рідких вантажів. Нінбо відіграє важливу роль у перевезеннях різних корисних копалин (нафтопродуктів, вугілля), а також деревини. Для багатьох торгових компаній він став альтернативою Шанхаю, який останніми роками надмірно завантажений. Контейнерний вантажообіг – 35,30 млн TEU [31]. Порт розташований у Нінбо та Джоушані, на узбережжі Східно-Китайського моря, у провінції Джедзян на південно-східному кінці затоки Ханчжоу, через яку він звернений до муніципалітету Шанхай. Включає термінал сирої нафти місткістю 250 000 тонн.

Порт Циндао (Qingdao). Цей найбільший порт у Китаї розташований у провінції Шаньдун на березі Жовтого моря. Має спеціалізовану інфраструктуру, орієнтовану на транспортування зерна та нафтопродуктів, що робить його важливим центром енергетичної та сільськогосподарської логістики. Має сполучення зі 130 країнами світу. Контейнерний вантажообіг – 30,00 млн TEU. [31] Нафтовий термінал Циндао є одним з основних терміналів Китаю для імпорту сирої нафти та нафти, який обробляє вантажі з Близького Сходу, Росії та Африки. Стратегічний енергетичний вузол, який з'єднує внутрішні нафтопереробні та нафтохімічні заводи Китаю.

Порт Бейбу Галф (Beibu Gulf). Розташований на півдні країни в районі Гуансі-Джуан у Тонкінській затоці, яка є частиною Південнокитайського моря. Розташування на перетині морських маршрутів з Південнокитайського моря до Тихого океану визначає можливість зручного доставлення вантажів до держав Південно-Східної Азії, Австралії. Спеціалізується переважно на імпорті сировини (нафта, скраплений газ, насипна руда та ін.), рослинних олій. [31]

Who bought Russia's fossil fuels in June 2026

Top-5 regions | Billion EUR



Source: CREA analysis based on Kpler, Marine Traffic, ENTSOG and customs data.

АКТИВ
CREA

Далянський термінальний вузол. На острові Чансін у Даляні (провінція Ляонін) сформовано потужний кластер, ядром якого є індустріальний парк групи Hengli. Комплекс включає НПЗ потужністю 20 млн. тонн на рік. Логістичні потреби парку забезпечуються власними причалами Hengli Heavy Industries. Введення в експлуатацію добудованих набережних № 5, 6 та 7 загальною довжиною понад один кілометр дозволило створити універсальний портовий комплекс [26]. Він здатний одночасно обслуговувати два судна

вантажопідйомністю 300000 тонн [26], одне судно вантажопідйомністю 30000 тонн та два судна вантажопідйомністю 5000 тонн, забезпечуючи високу швидкість відвантаження готового палива.

Паралельно в Даляні відбуваються глибокі структурні зміни під егідою державної компанії PetroChina. У червні 2025 року було остаточно зупинено останній блок первинної переробки на старому НПЗ Dalian Petrochemical потужністю 410000 барелів на добу. Замість нього на острові Чансін будується новий високотехнологічний комплекс вартістю 68,5 млрд. юанів (\$9,56 млрд), що включатиме НПЗ на 200000 барелів на добу та етиленову установку на 1,4 млн тонн на рік. Однак, зважаючи на високу маржинальність переробки дисконтних сортів нафти, CNPC планує тимчасово перезапустити установку первинної перегонки нафти потужністю 200000 барелів на добу на території старого заводу в Даляні для переробки російської нафти ESPO, яка постачається морем.

2.1.2. Перевалка нафтопродуктів та нафтохімії

Нафтохімічний термінал Джоушань (ZPC) та порт Дзіньтанг

Термінал обслуговує один з найбільших у світі інтегрованих нафтохімічних комплексів компанії Zhejiang Petroleum & Chemical Co., Ltd. (ZPC) на острові Юйшань (провінція Джедзян) потужністю 40 млн. тонн на рік. Логістична інфраструктура інтегрована з Панєвропейським терміналом порту Джедзян (Pan European Terminal), ємність зберігання якого перевищує 2 млн. тонн. Комплекс здатний обробляти продуктивні партії обсягом від 1000 до 500000 тонн. Для забезпечення безперебійного постачання сировини та вивезення продукції у 2026 році було затверджено масштабний суміжний проект будівництва бази зберігання та транспортування Дзіньтанг, що передбачає введення в експлуатацію двох додаткових глибоководних причалів вантажопідйомністю 300000 тонн з річним вантажообігом у 30,16 млн тонн. Це суттєво розвантажить діючі причали та скоротить час очікування великих танкерів [24].

Джаньдзян та Яньпу. У південних провінціях Китаю основними центрами експортної логістики виступають інтегровані комплекси Sinopet:

Sinopet Zhongke Refinery Port (Джаньдзян, Гуандун). Складається з восьми причалів загальною потужністю 34 млн. тонн на рік. Ключовим активом для відвантаження світлих нафтопродуктів є спеціалізований причал вантажопідйомністю 100000 тонн, який має річну пропускну здатність 5,61 млн тонн і є найбільшим подібним об'єктом у Китаї [27]. Розташований на східному узбережжі Джаньдзяна, провінція Гуандун, порт нафтопереробного заводу Sinopet Джунке є частиною комплексу нафтопереробних та нафтохімічних заводів Джаньдзян [27].

Sinopet Hainan (Яньпу, Хайнань). Розташований в економічній зоні Яньпу. Термінал Sinopet (Гонконг) для перевезення нафтопродуктів Яньпу розташований в економічній зоні розвитку Яньпу на острові Хайнань [28]. Глибоководний термінал у портовій зоні Шентоу обладнаний 5 причалами, здатними обслуговувати продуктивні танкери вантажопідйомністю до 100000 тонн з загальним річним обігом понад 25 млн. тонн. Комплекс має резервуари для зберігання готового палива ємністю понад 700000 метрів кубічних та

безпосередньо орієнтований на постачання палива стандарту EU III та вище до Гонконгу, Макао та країн Південно-Східної Азії. Додатково у цій зоні функціонує термінал Sinopet (Hong Kong) Yangpu, перший етап якого має річну пропускну здатність 27,41 млн тонн.

Sinopet (Hong Kong) Limited на 100% належить Китайській нафтовій та хімічній корпорації (Sinopet). Основним бізнесом компанії є торгівля нафтою, дизельним паливом, авіаційним паливом, мазутом, зрідженим нафтовим газом у Гонконзі та інших районах навколо Гонконгу [28].

Термінал Дунджоу (Дунгуань, Гуандун). Належить компанії Hans Energy. Площа об'єкта становить 516000 метрів квадратних, довжина берегової лінії - 635 метрів. Оснащений 12 причалами потужністю від 500 до 100000 DWT з глибинами до -15 м та резервуарним парком на 260000 метрів кубічних (з яких 180000 метрів кубічних виділено під нафтопродукти класу А). На території діє митний пост, що забезпечує оформлення експорту за принципом «єдиного вікна». Термінал рідких продуктів розташований у районі Великої затоки [29].

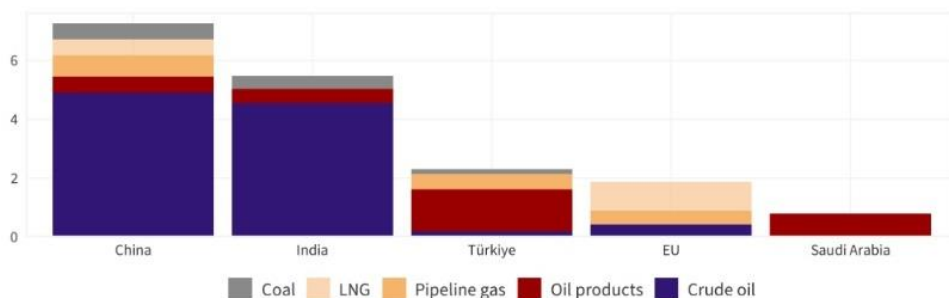
Нафтохімічний термінал Дунджоу. Компанія Dongguan Dongzhou Petrochemical International Storage Co., Ltd. (далі Dongzhou Petrochemical/DZIT) була заснована у 2006 році як флагманський та абсолютно новий проект Hans Energy (Китай). Вона повністю володіє причалами та терміналом Дунджоу Петрохімія, що є найбільшим нафтохімічним причалом та підприємством зі зберігання в районі гавані Шатін.



Водночас це також порт першого класу, відкритий для суден з-за кордону в Південному Китаї з нафтохімічним заводом острова Панью Сяо Ху, з двома причалами місткістю 80000 та 50000 вантажопідйомності відповідно.

Who bought Russia's fossil fuels in June 2026

Top-5 regions | Billion EUR



Source: CREA analysis based on Kpler, Marine Traffic, ENTSOG and customs data.

АКТИВ
CREA

Порт Дзіншань та Цаодзін (Шанхай). Обслуговує інтегрований гігант Sinopec Shanghai Petrochemical Co. (SPC). Caojing Terminal у Шанхайському хімічному промисловому парку (SCIP) приймає танкери з осадкою до 12,5 метрів.

Термінал Цюаньджоу (Фудзянь, Sinochem). Нафтохімічний комплекс Sinochem Quanzhou (потужність НПЗ 12 млн. тонн на рік) розташований у порту Мейджоувань. Робоча зона Вайзоумадай після завершення розширення Північного судноплавного каналу в липні 2025 року: навігаційний ліміт було збільшено з 3000 до 5000 тонн (з можливістю проходу суден вантажопідйомністю до 7500 тонн у сприятливі припливи). На суміжному терміналі Цінланьшань було встановлено рекорд провінції Фудзянь з одночасної проводки та швартування двох супертанкерів класу VLCC за один припливний цикл на причалах № 1 та № 10.

Термінал Хуанпу (Гуанджоу). Обслуговує НПЗ Sinopec Guangzhou Petrochemical Co. потужністю 13,2 млн тонн на рік. Готова продукція відвантажується через інфраструктуру Huangpu New Port (CNHUN), що управляється Guangzhou Port Group і забезпечує високу швидкість обробки генеральних та наливних вантажів.

2.1.3. Росія вживає заходів щодо можливих санкцій

У середині липня 2026 року міністр енергетики РФ Сергій Цивільов здійснив робочий візит до Пекіна. Переговори відбулися на тлі посилення ризиків введення нових заходів та вторинних санкцій з боку США проти покупців російських енергоресурсів. Цивільов мав офіційну зустріч з керівником Державного енергетичного управління КНР Ван Хунджи (Wang Hongzhi). У переговорах також брав участь посол Росії в Китаї Ігор Моргулов. Сторони переглянули стан поточного співробітництва у паливно-енергетичному комплексі (ПЕК) та обговорили взаємодію на багатосторонніх майданчиках, таких як БРІКС, ШОС та АТЕС [41]. Обговорення охоплювало такі питання, як сприяння енергетичній справедливості, покращення доступу до енергетичних ресурсів та розробка збалансованого підходу до глобального енергетичного переходу, який враховує інтереси всіх країн. Обидві сторони підтвердили свою взаємну зацікавленість у подальшому зміцненні співпраці та підтримці регулярного діалогу з ключових питань, що стосуються енергетичного сектору [41].

Окрім того, російська делегація відвідала об'єкти та офіси найбільших китайських енергетичних корпорацій (включно з China National Petroleum

Corporation / CNPC) для обговорення спільних технологічних проектів та постачань [42].

Законодавці США запропонували прийняти низку законів щодо запровадження вторинних санкцій проти країн, які купують російські енергоносії, якщо Москва не виконає умов, пов'язаних з війною в Україні. Санкції у випадку їх прийняття можуть вплинути на основних покупців російської нафти, включаючи Китай та Індію [41].

Висновки

Індійські та китайські постачання готового пального дають деяку можливість Кремлю дещо компенсувати внутрішній дефіцит і згладжувати наслідки українських атак.

Безперебійне постачання автомобільного бензину та дизельного пального в європейську частину Росії підтримує військову логістику ворога. Це дає змогу РФ уникати критичної паливної кризи на фронті та в прикордонних регіонах, забезпечуючи техніку ЗС РФ необхідними паливно-мастильними матеріалами.

Індія закуповує російську сиру нафту у величезних обсягах, а РФ отримує доходи та використовує індійські НПЗ як майданчик для обходу західних обмежень. Схеми обміну «сирі нафта в обмін на готове пальне», а також дозволи інвестувати залишки рупій у російські та індійські активи, забезпечують стійкість фінансової системи РФ та подальші надходження до її військового бюджету.

Доцільним є не припиняти зусилля на обмеження експортних доходів Росії за для унеможливлення фінансування військового бюджету Кремля.

Необхідно знизити граничну ціну на нафту до базового рівня, який зменшить доходи Росії.

Санкції G7+ зосереджені на доходах Росії, а не на обмеженні обсягів російського експорту, спрямовані на забезпечення потоку російських барелів на світових ринках та зменшення побоювань щодо обмежень постачань. Така політика, як обмеження цін, головним чином спрямована на зниження ціни, за якою Росія могла б продавати свою нафту.

У січні 2026 року, коли ціни на російську нафту різко впали через надлишок пропозиції на ринку, ЄС запропонував заборонити морські послуги, що сприяють експорту сирі нафти з Росії. Заборона морських послуг вперше була б спрямована на обсяги експорту російської нафти та мала б на меті скорочення потужностей танкерів, необхідних для транспортування російської нафти по всьому світу.

Країни, які запроваджують санкції, повинні впроваджувати заходи, спрямовані на боротьбу з шахрайством з атестацією - ключовим фактором, що сприяє недотриманню вимог.

Використання «тіньового флоту» (танкери Agni, Garnet, Odune тощо), операцій з перевалки у відкритому морі (STS-передачі) з вимкненими трекерами (AIS), а також залучення проксі-компаній (у таких країнах як ОАЕ, Сейшели, Азербайджан, Гонконг) створюють працюючі прецеденти обходу обмежень. Це розмиває ефективність західного санкційного тиску. Обмежити зростання «тіньових» танкерів та посилити правила, спрямовані на лазівку в нафтопереробці.

Країни G7+ повинні заборонити перевезення російської нафти за системою STS у водах G7+. Перевезення нафти старими «тіньовими» танкерами з сумнівними записами технічного обслуговування та страхуванням створюють екологічні та фінансові ризики для прибережних держав і логістично підтримують Росію в експорті великих обсягів сирої нафти. Ця політика може обмежити можливості Росії транспортувати свою нафту на «тіньових» танкерах, які не зобов'язані дотримуватися політики обмеження цін на нафту.

Для зміцнення цілісності морських операцій Міжнародна морська організація (ІМО) повинна переглянути свої рекомендації для підвищення прозорості щодо морського страхування. ІМО повинна зобов'язати держави прапора вимагати від судновласників та страховиків публічно розкривати ключову фінансову інформацію, включаючи дані про платоспроможність страховиків, кредитні рейтинги визнаних агентств та перевірену фінансову звітність. Морські влади прибережних держав повинні мати юридичне право та заохочуватися до затримки танкерів, які плавають під чужими прапорами і тому створюють загрози для навколишнього середовища та безпеки.

Джерела

1. Russia bans diesel exports in fuel crunch. JUL 8 2026 <https://www.ft.com/content/c7fb56f4-33ed-4b4c-8661-ed73f2077b5d?syn-25a6b1a6=1>
2. Russia's diesel ban reveals Armenia's energy security dilemma. 10 July 2026 <https://www.azernews.az/analysis/260859.html>
3. <https://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/reverse-oil-flow-india-supplies-gasoline-to-russia-why-it-matters-crude-oil-imports-ukraine-war/articleshow/132310043.cms>
4. In reverse flow, India now supplies petrol to energy powerhouse Russia. Jul 11, 2026 <https://economictimes.indiatimes.com/industry/energy/oil-gas/in-reverse-flow-india-now-supplies-petrol-to-energy-powerhouse-russia/articleshow/132327713.cms?from=mdr>
5. Gasoline, diesel exports from Belarus to Russia hit record high in June. 9.07.2026 <https://www.hydrocarbonprocessing.com/news/2026/07/gasoline-diesel-exports-from-belarus-to-russia-hit-record-high-in-june/>
6. Russia buys gasoline from India to tackle shortages. 2.07.2026 <https://www.hydrocarbonprocessing.com/news/2026/07/russia-buys-gasoline-from-india-to-tackle-shortages/>
7. Monthly analysis of Russian fossil fuel exports and sanctions. 10 July 2026. Luke Wickenden <https://energyandcleanair.org/june-2026-monthly-analysis-of-russian-fossil-fuel-exports-and-sanctions/>
8. India's Russian crude imports hit record in Jun even as Moscow's oil revenues slip. 12 Jul 2026 <https://www.newindianexpress.com/business/2026/Jul/12/indias-russian-crude-imports-hit-record-in-jun-even-as-moscows-oil-revenues-slip>
9. India says no to sanctioned Russian LNG cargo, leaving tanker in limbo. 11 May 2026 <https://www.bairdmaritime.com/shipping/tankers/gas/india-says-no-to-sanctioned-russian-lng-cargo-leaving-tanker-in-limbo>

10. Russian oil tanker rerouted from China reaches India; more on the way: Reports. 22 Mar 2026 <https://thefederal.com/category/business/russian-oil-tanker-rerouted-from-china-reaches-india-more-on-the-way-reports-235445>
11. As Middle East Shipping Halts, Russian Oil Tankers Abruptly Change Course to India. Mar 05, 2026 <https://united24media.com/latest-news/as-middle-east-shipping-halts-russian-oil-tankers-abruptly-change-course-to-india-16542>
12. Russian Oil Cargoes Swing Back to India as Iran War Hits Supply. Rong Wei Neo and Weilun Soon. March 5, 2026 <https://www.bloomberg.com/news/articles/2026-03-05/russian-oil-cargoes-swing-back-to-india-as-iran-war-hits-supply>
13. China releases 18 million metric tons in second fuel export quotas for 2026 <https://cryptobriefing.com/china-fuel-export-quotas-18-million-tons/>
14. China further eases fuel export curbs for July. <https://economictimes.indiatimes.com/news/international/business/china-further-eases-fuel-export-curbs-for-july-sources-say/articleshow/132253973.cms?from=mdr>
15. Russia Eyes Indian Gasoline Imports Amid Refinery Disruptions from Drone Strikes. Jun 25, 2026 <https://www.newkerala.com/news/a/russia-eyes-gasoline-imports-from-india-amid-refinery-290.htm>
16. Why Russia is importing gasoline from India? The changing India-Russia oil partnership after the Ukraine war. Anjana PV. 1 July 2026 <https://www.financialexpress.com/world-news/why-russia-is-importing-gasoline-from-india-the-changing-india-russia-oil-partnership-after-the-ukraine-war/4281131/>
17. Российские нефтяники призвали Индию увеличить поставки бензина. Лиса Анна. 16 июля 2026 <https://korrespondent.net/business/economics/4894701-rossyiskye-neftianyky-pryzvaly-yndyui-uvelychyt-postavky-benzyna>
18. Нафтопереробка в третіх країнах, сірі “танкери” та перевалка в морі - як Кремль прагне подолати дефіцит пального на росії? 14 липня 2026 року <https://gur.gov.ua/content/naftererobka-v-tretikh-krainakh-siri-tankery-ta-perevalka-v-mori-yak-kreml-prahne-podolaty-defitsyt-palnoho-na-rosii.html>
19. Россия закупает бензин в Индии: опасно ли это для двигателя? Рамис Ганиев. 08.07.2026 <https://hi-news.ru/eto-interesno/rossiya-zakupayet-benzin-v-indii-opasno-li-eto-dlya-dvigatelya.html>
20. В России может оказаться бензин из Индии. Какими будут его цена и качество? 3 июля 2026 https://oilcapital.ru/news/2026-07-03/v-rossii-mozhet-okazatsya-benzin-iz-indii-kakimi-budut-ego-tsena-i-kachestvo-5629654?utm_source=hi-news.ru&utm_medium=referral&utm_campaign=hi-news.ru&utm_referrer=hi-news.ru
21. В КНР сняли ограничения на экспорт топлива на фоне ситуации в РФ. 16 липня 2026 <https://finance.mail.ru/article/v-kitae-snyali-ogranicheniya-na-eksport-topliva-69218158/>
22. 普京到了生死关头，中国果断逆势开闸，300万吨燃油涌向亚洲！ 2026-07-15 <https://www.163.com/dy/article/L1TECMD60556BQSS.html>
23. China Issues Second Batch of Refined Product Export Quotas Totaling 13 Mn Mt: Sources. 10 June 2026 <https://www.opis.com/resources/energy-market-news-from-opis/china-issues-second-batch-of-refined-product-export-quotas-totaling-13-mn-mt-sources/>

24. Zhejiang Petroleum & Chemical Co., Ltd. <https://www.zjtkgf.com/en/industrial-layout>
25. Hengli forges ahead with trio of new shipping projects. 18 March 2026 <https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/hengli-forges-ahead-with-trio-of-new-shipping-projects>
26. Hengli Heavy Industries' 300,000-Ton Wharfs 5 & 6 Completed Ahead of Schedule. 08.04.2025 <https://www.imarinenews.com/25704.html>
27. Sinopec Puts China's Largest Petrochemical Port into Operation <http://www.sinopecgroup.com/group/en/000/000/065/65165.shtml>
28. Sinopec Launches Yangpu Oil Products Terminal <https://tankterminals.com/news/sinopec-launches-yangpu-oil-products-terminal/>
29. Liquid Product Terminals <https://www.hansgh.com/business-activities/liquid-product-terminals/>
30. Jinshan <https://www.findaport.com/port-of-jinshan>
31. Топ-10 найбільших портів Китаю у 2026 році <https://diffreight.com/blog/top-10-najbilshih-portiv-kitayu-u-2025-roci>
32. China Sea Port Map Guide – Key Ports & Shipping Facts <https://topchinafreight.com/china-sea-port-map-guide-key-ports-shipping-facts/>
33. <https://samudramarine.com/pdf/sikka-rptl-port.pdf>
34. Adani Ports and Special Economic Zone Limited <https://www.adani.com/-/media/project/adaniv1/downloads/adani-ports-and-sez-brochure.pdf>
35. Major Commercial Ports for Petroleum Products: Key Global Hubs. December 18, 2025 <https://www.petronaftco.com/major-commercial-ports/>
36. Рынок нефти и нефтепродуктов Индии <https://seala.ru/oil/neftindia>
37. Adani Ports & Special Economic Zone Limited: "India's Largest Private Port" <http://www.imaritime.com/knowledgebase/catalyst-wcms/files/PortCompanies/Mundra%20Port/Infrastructure/APSEZ%20Overview.pdf>
38. Paradip Port Authority - Press Releases & Media Reports <https://paradipport.gov.in>
39. ONGC to undertake 1.75 MMT strategic oil reserve expansion at Mangaluru. 10 Jul 2026 [https://economictimes.indiatimes.com/industry/energy/oil-gas/ongc-to-undertake-1-75-mmt-strategic-oil-reserve-expansion-at-mangaluru/articleshow/132302488.cms?from=mdr#:~:text=The%20near-total%20closure%20of%20the%20Strait%20of,firms,%20including%20Abu%20Dhabi%20National%20Oil%20Co.\)](https://economictimes.indiatimes.com/industry/energy/oil-gas/ongc-to-undertake-1-75-mmt-strategic-oil-reserve-expansion-at-mangaluru/articleshow/132302488.cms?from=mdr#:~:text=The%20near-total%20closure%20of%20the%20Strait%20of,firms,%20including%20Abu%20Dhabi%20National%20Oil%20Co.))
40. MRPL posts ₹915 crore net profit in Q1 of 2026-27. 16 July 2026 <https://www.thehindu.com/business/mrpl-posts-915-crore-net-profit-in-q1-of-2026-27/article71228964.ece>
41. Moscow, Beijing strengthen energy cooperation amid sanctions threat. Elena Teslova. 15 July 2026 <https://www.aa.com.tr/en/eurasia/moscow-beijing-strengthen-energy-cooperation-amid-sanctions-threat/3999586>
42. Сергей Цивилев провел встречу с главой Государственного энергетического управления КНР Ван Хунчжи. 15 июля 2026 <https://minenergo.gov.ru/press-center/news-and-events>