

Herrala, Risto; Solanko, Laura

Research Report

Öljyn matka Venäjältä Intiaan ja sieltä Euroopan markkinoille

BOFIT Policy Brief, No. 7/2025

Provided in Cooperation with:

Bank of Finland, Helsinki

Suggested Citation: Herrala, Risto; Solanko, Laura (2025) : Öljyn matka Venäjältä Intiaan ja sieltä Euroopan markkinoille, BOFIT Policy Brief, No. 7/2025, Bank of Finland, Bank of Finland Institute for Emerging Economies (BOFIT), Helsinki,
<https://nbn-resolving.de/urn:nbn:fi-fe2025031818861>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/314417>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

BOFIT Policy Brief
2025 No. 7

Risto Herrala ja Laura Solanko

Öljyn matka Venäjältä Intiaan ja
sieltä Euroopan markkinoille



Suomen Pankki
Suomen Pankin nousevien talouksien
tutkimuslaitos, BOFIT

BOFIT Policy Brief
Päätoimittaja Sanna Kurronen

BOFIT Policy Brief 7/2025
18.3.2025

Risto Herrala ja Laura Solanko:
Öljyn matka Venäjältä Intiaan ja sieltä Euroopan markkinoille

ISSN 2342-205X (online)

Suomen Pankki,
Suomen Pankin nousevien talouksien tutkimuslaitos, BOFIT

PL 160
00101 Helsinki
Puh: 09 1831
bofit@bof.fi

www.bofit.fi

Tässä julkaisussa esitetyt mielipiteet ovat kirjoittajan omia eivätkä välttämättä edusta Suomen Pankin kantaa.

Sisällys

Tietoa varjolaivastosta	4
Mikä on varjolaivasto?	4
Ovatko kaikki venäläistä öljyä kuljettavat laivat varjolaivoja?.....	5
Paljonko venäläistä öljyä kuljettavia varjolaivoja on?	6
Kuka omistaa varjolaivat?	7
Ovatko varjolaivat ympäristöuhka?.....	7
Kauppaa vai sodankäyntiä?	8
Minne Venäjän öljyä viedään?	9
Öljyn hankala taival Ust-Lugasta Mumbain kautta Eurooppaan	10
Venäläisen öljyn tie Intian kautta Eurooppaan	10
Intialaiset öljy-yhtiöt ostajina	11
Pakotteet hankaloittavat maksuliikettä.....	12
Valtaosa Venäjän viemästä öljystä kulkee laivoilla	13
Kuljetuksen vakuuttaminen on hankalaa.....	15
Pakotteet nostavat tankkerikuljetuksen hintoja	15
Öljytuotteiden vienti Intiasta EU-maihin	16
Lopuksi.....	17

Risto Herrala ja Laura Solanko

Öljyn matka Venäjältä Intiaan ja sieltä Euroopan markkinoille

Tiivistelmä

Tässä selvityksessä tarkastellaan varjolaivastoilmiötä suomalaisesta ja taloudellisesta näkökulmasta. Se pyrkii selventämään, mitä varjolaivat oikein ovat, ja miksi Venäjä käyttää kansainvälistä varjolaivastoa hyväkseen öljyn kuljetuksissa. Ilmiön valaisemiseksi paneudutaan tarkemmin raakaöljyn kuljetuksiin Venäjän satamista Intiaan, jossa osa Venäjän viemästä öljystä jalostetaan ja kuljetetaan edelleen Eurooppaan. Selvitys korostaa, että varjolaivailmiö on pitkälti seurausta Venäjälle asetetuista pakotteista. Pakotteiden tarkoituksena ei ole estää öljykauppaa, vaan tehdä siitä Venäjälle vähemmän kannattavaa. Laskelmat osoittavat, että juuri näin on tapahtunutkin. Venäjän öljyn tuotanto ei sodan seurauksena ole juuri muuttunut, mutta pakotteet ovat merkittävästi nostaneet öljyn laivauskustannuksia Suomenlahdelta Intian satamiin.

Asiasanat: öljykauppa, Venäjä, Intia, pakotteet

Tietoa varjolaivastosta

Mikä on varjolaivasto?

Itämeri on yksi maailman vilkkaimmin liikennöidyistä meristä. Suomenlahdellakin seilaa öljytankkereita, muita rahtilaivoja, risteilyaluksia ja matkustajaliikennettä. Viimeisen parin vuoden aikana Itämereltä on kuulunut kummia. Uutisia seuratessa tuntuu, että Suomenlahdella seilaa aluksia, joilta katoaa ankkureita, ja toisinaan kaikilta on kadoksissa navigoinnin kannalta oleellinen GPS-signaali. Meren pohjassa kulkevat kaapelit ovat osoittautuneet haavoittuviksi ja meren pinnalla liikkuu kauppalaivoja, matkustaja-aluksia sekä mystinen varjolaivasto. Keskusteluissa ei aina ole selvää, mikä on varjolaiva ja kuinka erottaa varjolaiva tavallisesta laivasta.

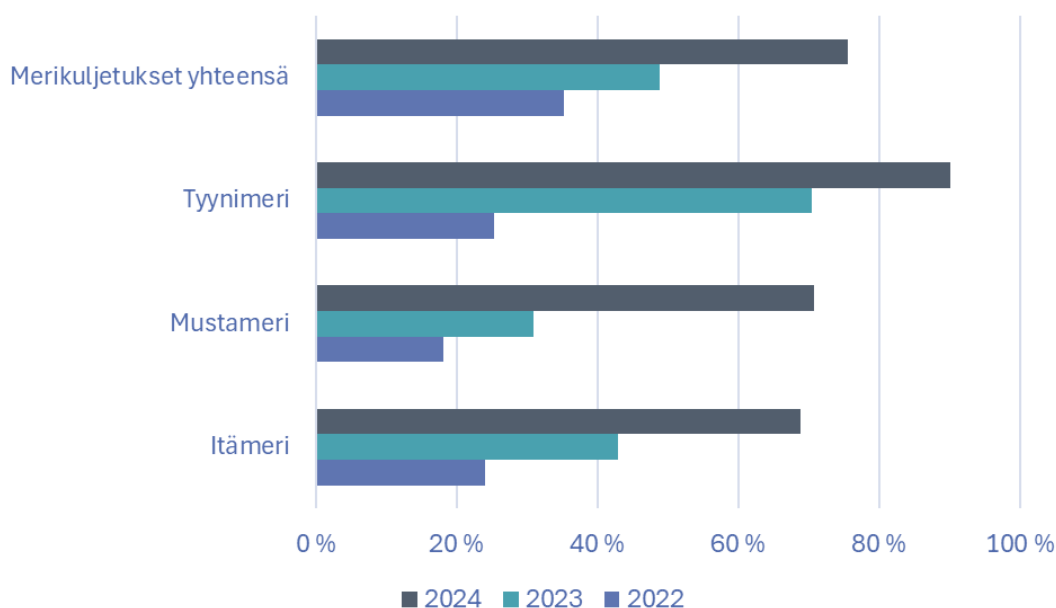
Yksinkertaisimmillaan varjolaivaston (dark fleet tai shadow fleet) alus on laiva, joka haluaa salata lastinsa alkuperän. Nimitystä varjolaivasto käytetään melko vakiintuneesti aluksista, joilla pyritään kiertämään kansainvälisiä pakotteita. Laittoman lastinsa takia varjolaiva haluaa salata reittinsä, omistajansa ja lastin määränpään. Klassinen esimerkki varjolaivasta on öljytankkeri, joka kansainvälisten pakotteiden vastaisesti kuljettaa Iranin tai Venezuelan raakaöljyä. Tässä mielessä varjolaivojen olemassaolo on liki väistämätön seuraus talouspakotteista.

Varjolaivoja käytetään pakotteiden kiertämiseen. Merenkulun kansainvälinen kattojärjestö IMO määritteli¹ varjolaivaston hieman laveammin, sisällyttäen varjolaivaston piirteisiin myös kaiken muun laittoman tai moitittavan toiminnan kuten lippuvaltiotarkastusten laiminlyönnin.

Joulukuussa 2022 ja helmikuussa 2023 voimaan tulleet Venäjän öljynviennille asetetut rajoitteet ovat kannustaneet venäläisiä öljy-yhtiöitä siirtämään öljykuljetukset pois länsimaisten varustamojen aluksilta ja länsimaisten vakuutusten piiristä. Vielä vuoden 2022 alussa noin 80 % meriteitse tapahtuneesta Venäjän raakaöljyn viennistä kulki länsimaisilla aluksilla. CREA:n kokoamien tietojen mukaan viime vuoden lopulla enää 20 % raakaöljyn ja 40 % öljytuotteiden viennistä kulki länsimaisten yhtiöiden omistamilla tai vakuuttamilla aluksilla. Siirtymä on ollut yllättävän nopea ja siksi Itämerelläkin seilaa aiempaa enemmän aluksia, joiden kunnosta ja taustasta meillä on melko vähän tietoa.

¹<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192%2833%29.pdf> . IMO:n 33. session, resoluutio A1192 6.12.2023

Kuvio 1. Länsimaissa vakuutettujen alusten osuus Venäjän raakaöljyn viennissä on supistunut voimakkaasti

"Varjolaivaston" osuus raakaöljyn kuljetuksissa

Lähde: CREA Russia Fossil Exports Database. Varjolaivastolla tarkoitetaan tässä kaikkia aluksia, joilla ei ole G7/EU maissa tai Norjassa myönnettyä vakuutusta.

Tähän saakka kaikki on melko selvää. Varjolaivat rikkovat kansainvälisiä sääntöjä ja Venäjän-vastaisten pakotteiden takia niitä liikkuu Itämerellä aiempaa enemmän. Mutta nyt seuraa tärkeä juonenkäännös: kaikki ei-länsimaiset öljytankkerit eivät ole varjolaivoja.

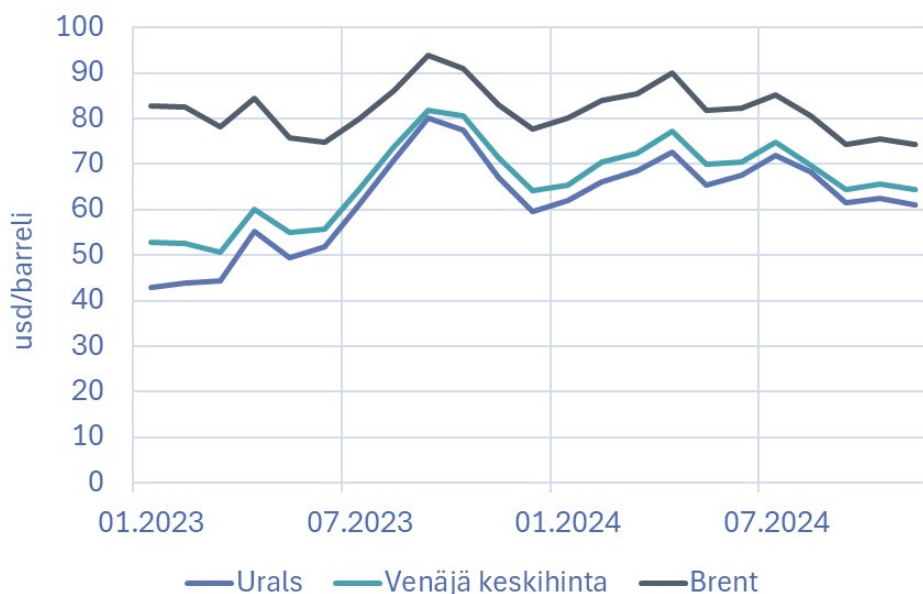
Ovatko kaikki venäläistä öljyä kuljettavat laivat varjolaivoja?

Venäjää vastaan asetettujen pakotteiden tavoite ei ole kieltää tai edes supistaa Venäjän öljynvientiä. Länsimaiden (G7 ja EU) asettamat pakotteet kieltävät länsimaisia vakuuttajia, satamia, varustamoja tai rahoittajia tarjoamasta palveluita aluksille, jos lastin kauppahinta ylittää asetetun hintakaton. Hintakatto on raakaöljyn osalta 60 dollaria tynnyriltä ja öljytuotteiden osalta 45 dollaria tai 100 dollaria tynnyriltä. Jos lastin kauppahinta on hintakaton alapuolella, venäläiset öljy-yhtiöt voivat edelleen käyttää myös länsivarustamoiden aluksia ja läntisiä vakuuttajia². Myös ei-länsimaiset alukset voivat noudattaa hintakattoja, koska niiden omistajat tai vakuuttajat haluavat välttää mahdolliset pakotelistaukset.

Kaikki venäläistä öljyä kuljettavat alukset eivät siis riko sääntöjä tai pakotteita. Valitettavasti suuri osa niin tekee, sillä keskimääräinen venäläisen öljyn vientihinta on noin hintakaton ja markkinahinnan puolivälissä, eli selvästi hintakattoa korkeammalla. Itämerellä kulkee siis sekä jokseenkin lainkuuliaisia öljytankkereita että pakotteiden kiertoon osallistuvia aluksia. Öljykaupan lisäksi Venäjän Itämeren satamista ja satamiin kulkee myös runsaasti mm. lannoitteita ja kemikaaleja kuljettavia irtolastialuksia sekä konttiliikennettä. Nämä alukset rikkovat pakotteita vain, jos niillä on lastinaan länsimaiden vienti- tai tuontikieltojen alaisia tuotteita.

² Tämä sillä edellytyksellä, ettei kyseiseen yhtiöön suoraan kohdistu pakotteita. Yhdysvallat asetti 10.1.2025 kaksi suurta venäläistä öljyntuottajaa GazpromNeftin ja Surgutneftegazin SDN (Specially Designated Nationals) -listalle. Näiden yhtiöiden vienti ei listauksen voimassaollessa voi käytännössä hyödyntää mitään länsimaisia palveluita.

Kuvio 2. Brent- ja Urals- öljylaatujen hintaero 2023–2024



Lähde: IEA

Paljonko venäläistä öljyä kuljettavia varjolaivoja on?

Hintakaton haaste on siinä, että todellisen kauppahinnan todentaminen voi olla vaikeaa, etenkin jos kaikki kaupan osapuolet (myyjä, ostaja, varustamo, lippuvaltio, vakuuttaja ja rahoittaja) ovat G7- ja EU-maiden ulkopuolella. Tästä syystä pakotteita kiertäviä öljytankkereita eli varjolaivoja on hankala erottaa tavallisista aluksista.

Kaikkiaan maailman öljykaupan kuljetuksia hoitaa eri arvioiden mukaan noin 8000 tankkeria. Alusten liikkeitä voidaan seurata hyvinkin tarkasti satelliittipaikannuksen perustella, mutta lastin kauppahinnan todentaminen vaatii salapoliisityötä. Siksi arviot hintakaton kiertoon osallistuvien alusten määrästä vaihtelevat. Tähän mennessä EU on asettanut pakotteita yhteensä 153 venäläistä öljyä kuljettavaa tankkeria kohtaan.

Aktiivisesti hintakaton kiertoon osallistuvia aluksia on muutamia satoja. Yhdysvallat asetti 10.1.2025 pakotelistauksen kohteeksi 183 alusta, joista 117 on raakaöljyä kuljettavia tankkilaivoja. Yksin nämä alukset kuljettivat vuonna 2024 noin 42 % kaikesta Venäjän meriteitse kuljetetusta raakaöljystä. Nämä alukset toimivat pääosin Kaukoidän liikenteessä, kuljettaen 60 % Kiinaan menneistä ja noin 30 % Intiaan menneistä merikuljetuksista viime vuonna.³

Kaikkiaan Venäjän öljynvientiin liittyviä aluksia lienee useita satoja mutta alle tuhat. Kiovan talouskorkeakoulu KSE arvioi hintakattoon rikkovia, venäläistä öljyä kuljettavia varjolaivoja olevan yli 600⁴. Venäjän fossiilituloja seuraava CREA taas arvioi varjolaivoja olleen 558 kappaletta vuoden 2025 alussa⁵. Yhdysvaltojen Congressional Research Service arvioi kaikkiaan öljypakotteiden kiertoon osallistuneita tankkereita olleen vuosina 2021–2023 yhteensä yli 1600⁶. Iranin ja Venezuelan öljyä kuljettavat alukset ovat osin samoja, jotka kuljettavat venäläistä öljyä.

³ Wright, Matt (2025): <https://www.kpler.com/blog/us-sanctions-clamp-down-on-russian-oil-exports>, julkaistu 10.1.2025.

⁴ Dodonov, Ribakova and Shapoval (eds) (2024): Creating shadow-free zones. https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/10/Shadow_free_zones_October_2024_final.pdf, julkaistu lokakuussa 2024.

⁵ CREA Analysis Third year of invasion 24.02.2025, julkaistu 24.2.2025.

⁶ <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R47962/2>, julkaistu 18.3.2024.

Kuka omistaa varjolaivat?

Venäläistä öljyä kuljettavat alukset eivät useinkaan ole suoraan venäläisessä omistuksessa. Venäjän suurin varustamo on valtion enemmistöomistama Sovcomflot, jonka laivastosta 54 öljytankkeria (ja 15 muuta alusta) asetettiin pakotelistalle tammikuussa 2025. Venäjän suurimman öljyntuottajan Rosneftin omistuksessa on virallisten tietojen mukaan vain viisi tankkeria⁷.

Valtaosa Venäjän öljynviennistä hoidetaan ulkomaisilla aluksilla. Kun eurooppalaisten omistamat ja vakuuttamat alukset ovat väistyneet Venäjän öljykaupasta, tilalle on tullut lukuisia uusia palveluntarjoajia. Omistajayhtiöt ovat tyypillisesti rekisteröityneet ns. mukavuuslippuvaltioihin, tai esim. Arabiemiraatteihin tai Intiaan. Tässä mielessä kyse ei ole Venäjän varjolaivastosta vaan hyvin globaalista ilmiöstä.

Tutkivien journalistien selvitys osoittaa, että 230 eurooppalaisten varustamojen viimeisen kolmen vuoden aikana myymää öljytankkeria on päätynyt kuljettamaan venäläistä öljyä⁸. Tankkereiden myynti venäläisille ostajille kiellettiin vuoden 2023 lopulla, minkä jälkeen asiakkaita on löytynyt uusia, pieniä varustamoja ympäri maailmaa. Brooks ja Harris (2025) mukaan yli puolet niistä 75 tankkerista, joihin Yhdysvallat kohdisti pakotteita joulukuussa 2025, oli eurooppalaisessa omistuksessa vielä vuoden 2024 alussa⁹.

Ovatko varjolaivat ympäristöuhka?

Itämeri on matala, karikkoinen, vilkkaasti liikennöity ja osan vuotta jäinen. Siksi se on erityisen haastava alue meriliikenteelle ja kaikki öljy- ja kemikaalikuljetukset lisäävät vakavan onnettomuuden riskiä. Mikä kokeneempi miehistö ja mitä paremmassa kunnossa itse alus on, sitä pienempiä riskit ovat. Alus voi olla ympäristöuhka riippumatta siitä kenen lastia se kuljettaa.

Venäläistä öljyä kuljettavien, ei-länsimaisten alusten pelätään olevan huonokuntoisia tai kokemattomia operoimaan Itämeren vaativissa olosuhteissa. Huolen taustalla on, että suuri osa venäläistä öljyä kuljettavista aluksista on vaihtanut lippuvaltiota ja omistajaa vuoden 2021 jälkeen. Jos todellisista omistajista on niukalti tietoa, ei aluksen kunnosta tai mahdollisista vakuutuksistaakaan ole ajantasaista tietoa. Eivät alukset kahdessa vuodessa ole romuksi muuttuneet, mutta epävarmuus on kasvanut.

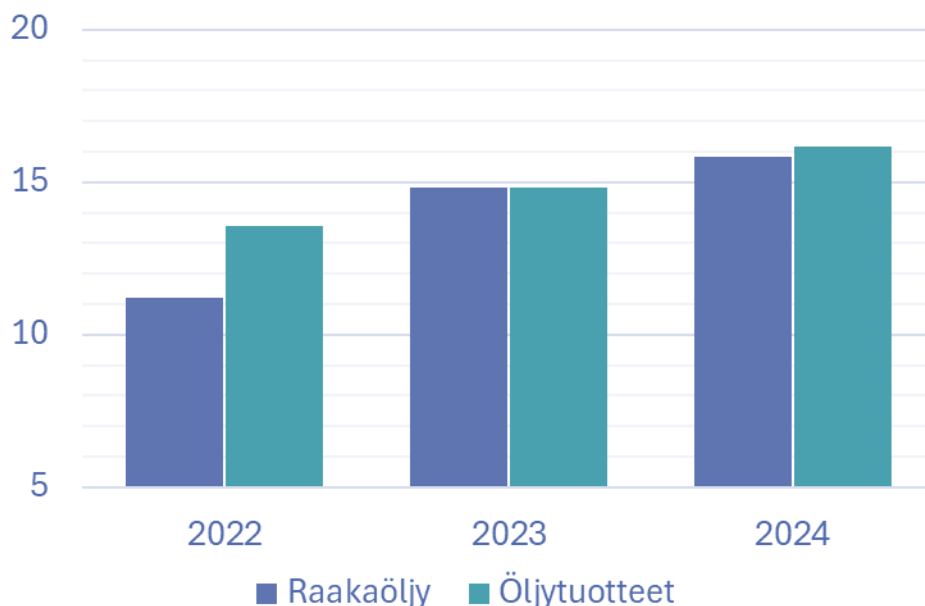
Lisäksi Venäjän öljykauppaan on ilmestynyt pienehkö määrä todella iäkkäitä aluksia. CREAn tietojen mukaan Venäjän öljynviennissä käytettyjen alusten keski-ikä on noussut noin kaksi vuotta. Itämerellä seilaavien alusten keski-ikä on noussut hieman, mutta huomattavin muutos on Tyynenmeren liikenteessä. Kaukoidän satamista Kiinaan raakaöljy kulkee selvästi muita reittejä vanhemmilla aluksilla. Kaukoidän liikenteessä myös länsimaisten alusten osuus on pienin.

⁷ <https://rosneftflot.ru/en/flot/vse-suda/>

⁸ [European shipowners keep Russia's shadow fleet afloat – and cash in billions - Follow the Money - Platform for investigative journalism](#), julkaistu 4.2.2025, luettu 4.3.2025.

⁹ Brooks, Robin and Ben Harris (2025): <https://www.brookings.edu/articles/where-did-russias-shadow-fleet-come-from/>, julkaistu 27.2.2025, luettu 4.3.2025

Kuvio 3. Itämeren satamista lähteneiden öljytankkereiden keski-ikä 2022–2024



Lähde: CREA Russia Fossil Exports Database.

Aluksen ikä ei yksinään kerro sen merikelpoisuudesta paljoakaan. Hyvin huollettu ja ammattitaitoisesti ohjattu, käyttöikänsä lopulla oleva alus voi olla turvallisempi kuin moderni mutta huonosti hoidettu kilpakumppani. Toistaiseksi onnettomuuksilta on välttytty, osin siksi että rahtialusten lastit ovat usein liian arvokkaita hukattaviksi. Käytetyn öljytankkerin hinta on vain joitain kymmeniä miljoonia dollareita, eli usein lasti on arvokkaampi kuin alus.¹⁰ Kaikilla kaupan osapuolilla on ilmeinen intressi saada lasti vahingoittumattomana perille.

Osa varjolaivoista voi siis aiheuttaa aivan akuutin ympäristöuhan – mutta niin voi myös moni muu huonokuntoinen alus. Ympäristöuhkien torjunnassa ei kannata keskittyä vain pakotteita kiertäviin öljytankkereihin, vaan on syytä olla huolissaan kaikista sekä kemikaali- että öljylasteja kuljettavista aluksista.

Kauppaa vai sodankäyntiä?

Merenpohjassa raahatut ankkurit aiheuttavat vuosittain kaapelirikkoja kaikkialla maailmassa¹¹. Kyse on usein huolimattomuudesta ja teknisestä viasta, ja aina huonosta merimiestäidosta. Etenkin viimeisen puolen vuoden aikana Itämerellä on sattunut useita rahtialusten ankkureiden aiheuttamia kaapelirikkoja. Vaikka tahallisuuden osoittaminen on vaikeaa, tapausten nopea yleistyminen on herättänyt huolen kauppalaivojen käytöstä puolisolitaallisiin operaatioihin Itämerellä.

Monia viimeaikaisia tapauksia yhdistää se, että ankkuriaan raahanneiden alusten määräsatama oli Venäjällä. Kaikki eivät kuitenkaan edes laveasti ajatellen olleet varjolaivoja, mukana on yksi Cookin saarten lipun alla seilaava öljytankkeri ja mm. kaksi kiinalaista kuivarahtialusta.

Näyttää siis mahdolliselta, että Venäjä käyttää tavallisia kauppalaivoja laittomaan toimintaan kuten rikkoakseen mereen laskettuja tietoliikenne- ja sähkökaapeleita. Nämä sabotaasista epäillyt alukset voivat olla pakotteita kiertäviä varjolaivoja tai muita, myös täysin laillista kauppaa hoitavia

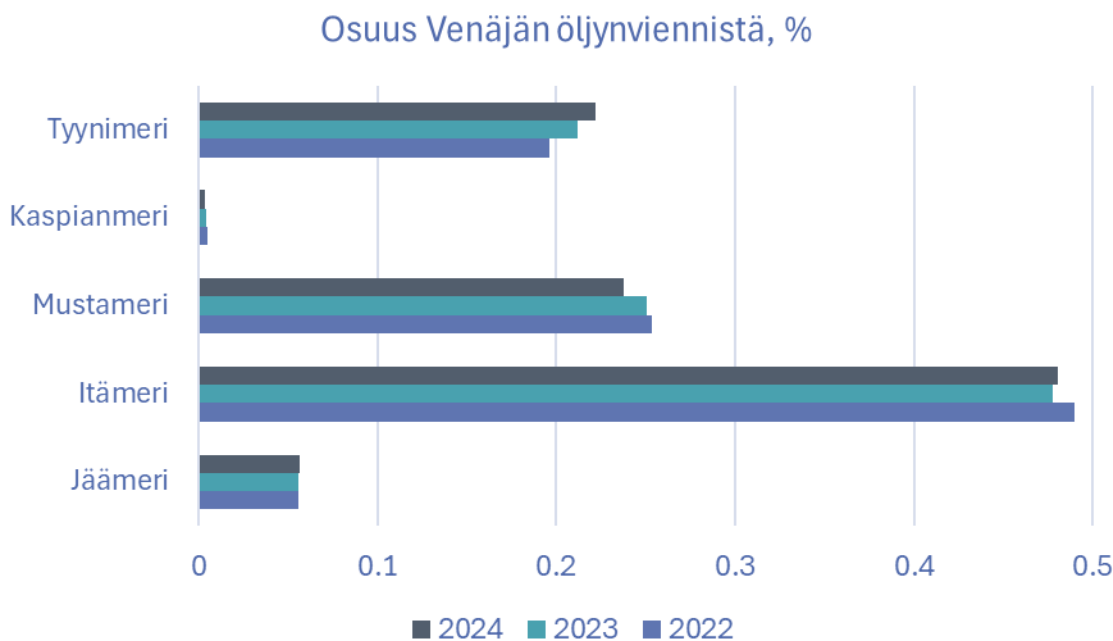
¹⁰ [Crude Oil Tankers for Sale | NautiSNP](#)

¹¹ Näistä raportoi esim. HS [Voiko laiva raahata vahingossa ankkuria pitkiä matkoja? Esimerkit maailmalta paljastavat | HS.fi](#)

hyväkuntoisia aluksia. Siksi katse on suunnattava kaikkeen liikenteeseen, lippuvaltiosta ja aluksen iästä huolimatta.

Itämeren satamat ovat elintärkeitä Venäjän ulkomaankaupalle ja erityisen tärkeitä ne ovat öljyn ja öljytuotteiden viennille. Viime vuonna yli 40 % vientiin menneestä raakaöljystä ja liki 60 % öljytuotteista laivattiin Suomenlahden satamista, lähinnä Laukaansuusta (Ust-Luga) ja Koivistosta (Primorsk). Itämeren satamissa käsiteltiin viime vuonna noin 40 % kaikesta Venäjän ulkomaankauppaan liittyvästä satamaliikenteestä. Venäjällä ei ole varaa menettää Itämeren vientireittiä.

Kuvio 4. Merialueiden osuus Venäjän öljynviennissä 2021–2024



Lähde: CREA Russia Fossil Exports Database.

Minne Venäjän öljyä viedään?

Venäjä tuottaa keskimäärin 11 miljoonaa tynnyrillistä öljyä päivässä (Taulukko 1), eli reilun kymmenyksen maailman öljyntuotannosta. Venäläiset öljy-yhtiöt ovat tyypillisesti yksityisiä yrityksiä, joista monissa kuitenkin on merkittävä valtion omistus ja kontrolli. Vuosikertomusten perusteella Venäjän kolme suurinta öljy-yhtiötä ovat Rosneft, Lukoil, ja Gazprom Neft, jotka yhdessä tuottavat lähes kaksi kolmasosaa Venäjän koko öljyntuotannosta. Nämä kolme yritystä ovat merkittävässä osassa venäläisen öljyn viennistä ulkomaille. Venäjällä toimii edelleen myös ulkomaisia öljy-yhtiöitä, kuten Intialaiset ONGC ja OilIndia. Niiden toiminta lienee kuitenkin melko pienimuotoista.

Ennen Venäjän laajamittaista hyökkäystä Ukrainaun sekä raakaöljyn että öljytuotteiden merkittävin vientialue oli Euroopan Unioni. Lukuisat eurooppalaiset ostajat alkoivat pyrkiä eroon venäläisestä öljystä jo keväällä 2022, mutta EU:n tuontikielto astui voimaan raakaöljyn osalta vasta joulukuussa 2022 ja öljytuotteiden osalta helmikuussa 2023. EU:n tuontikiellon seurauksena Venäjän oli pakko löytää uusia asiakkaita.

Vuonna 2023 Venäjän oma öljynkulutus oli noin 3,6 miljoonaa tynnyriä päivässä, ja vientiin meni raakaöljynä ja öljyjalosteina noin 8 miljoonaa tynnyriä. Karkeasti ottaen öljyn vientitulot olivat

noin kymmenen prosenttia suhteessa Venäjän BKT:en, ja noin 43 % tavaroiden ja palveluiden viennistä. Suurin venäläisen öljyn ostajamaa oli Kiina 39 % osuudella ja kakkosena oli Intia 31 % osuudella. Vuonna 2023 Venäjän ulkomaille myymästä öljystä noin 70 % oli raakaöljyä ja 30 % jalosteita.

Taulukko 1. Venäjän öljyn tuotannosta ja viennistä 2023

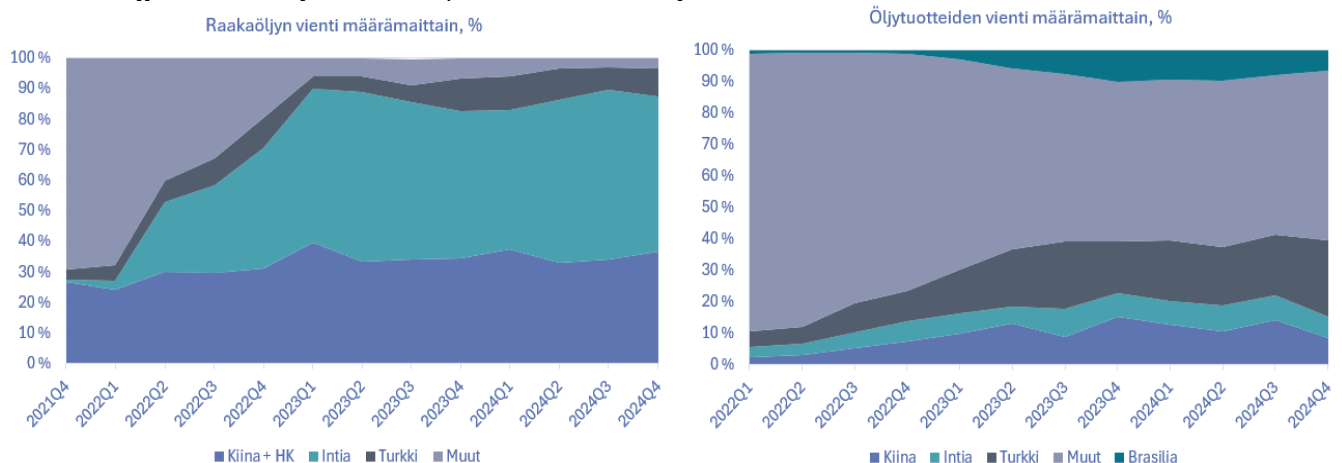
	mn tynnyriä päivässä **	USD mn päivässä	USD bn vuodessa	suhteessa BKT:hen
Öljyn tuotanto*	11	638	233	12 %
Kulutus Venäjällä*	4			
Öljyn vienti	8	434	158	8 %
Öljyn vienti Intiaan***	3	147	59	

* Lähde: 2024 Energy Institute Statistical Review of World Energy.

** Oletuksena 58 USDn tynnyrihintaa, joka vastaa keskimäärin 23 USD marginaalia Brentin ja Uralsin välillä.

***Lähde: Comtrade Intian raportoinnin mukaan

Kuvio 5. Öljyvienti Venäjältä määränpään mukaan eriteltynä



Lähde: CREA Russia Fossil Fuel Database. Osuudet on laskettu Venäjän satamista lähteneen viennin määrästä. Kategoria ”Muut” sisältää myös alukset, joiden määränpää ei ole tiedossa.

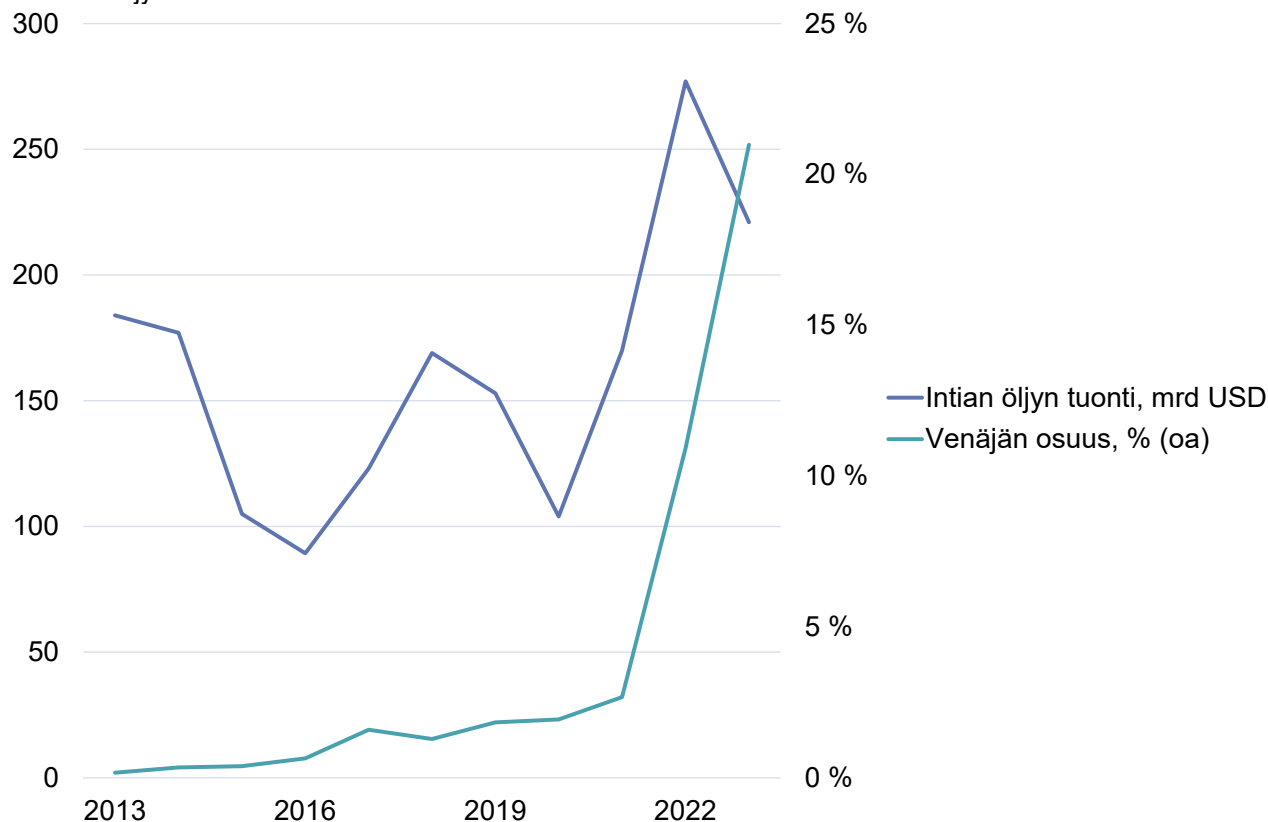
Öljyn hankala taival Ust-Lugasta Mumbain kautta Eurooppaan

Venäläisen öljyn tie Intian kautta Eurooppaan

Intia tuottaa itse noin miljoona tynnyrillistä öljyä päivässä, mikä vastaa viidesosaa sen öljyn kulutuksesta. Ennen Ukrainan sotaa se osti loput tarvitsemastaan öljystä pääasiassa Lähi-Idän maista. Sen jälkeen, kun Venäjä aloitti hyökkäyssotansa Ukrainaan vuonna 2022 ja länsimaat tiukensivat Venäjän vastaisia pakotteitaan, Intia on kasvattanut öljyn tuontiaan Venäjältä (Kuvio 6). Vuonna 2023 Intia toi ulkomailta kaiken kaikkiaan noin 7 miljoonaa barrelia öljyä päivässä, josta Venäjän osuus on noin pari miljoonaa barrelia, eli noin 28 %. Venäjän jälkeen seuraavaksi suurimmat öljyn

tuontimaat olivat Irak, Saudi-Arabia ja UAE. Suurin osa Venäjältä tulevasta öljystä on raakaöljyä, joka jalostetaan Intiassa.

Kuvio 6. Öljyn tuonti Intiaan



Lähde: Comtrade.

Intialaiset öljy-yhtiöt ostajina

Öljymarkkinoilla kauppaa käydään tyypillisesti siihen erikoistuneiden välittäjien eli brokereiden avustuksella. Länsimaiden Venäjälle asettamien pakotteiden vuoksi Venäjän öljykaupan välitys on siirtynyt Sveitsistä muualle, lähinnä Yhdistyneiden Arabiemiraattien pääkaupunkiin Dubaihin, joka ei aseta pakotteita Venäjälle. Tietoja yksittäisten kauppajien brokereista ei yleensä julkisteta, mutta on todennäköistä, että myös Intian ja Venäjän välisiä öljykauppoja on järjestetty Dubaista käsin. Medialähteiden mukaan¹² myös useat varjolaivat, mukaan lukien veden alaisten kaapeleiden katkaisemiseen Itämerellä yhdistetty Eagle S, on rekisteröity Dubaihin.

Intiassa öljyn ostajina toimivat paikalliset öljynjalostusyhtiöt, kuten Ambani -suvun enemmistöomistuksessa oleva Reliance; sekä valtion omistama IndianOil. Vuoden 2024 joulukuussa kansainväliset uutistoimistot esimerkiksi uutisoivat¹³ suuresta kaupasta Reliancen ja Rosneftin välillä. Kaupassa Reliance ostaa 0.5 miljoonaa litraa raakaöljyä päivässä, eli noin yhden keskisuuren tankkerillisen verran, seuraavan kymmenen vuoden ajan. Kaupan kohteena oleva öljymäärä vastaa noin neljäsosaa tällä hetkellä Venäjältä Intiaan vietävästä raakaöljystä.

¹² YLE 11.1.2025 Suomen kaapelirikosta epäillyn aluksen omistaja on Dubaissa - se on venäjän varjolaivaston tärkein keskus.

¹³ Reuters 12.12.2024 Exclusive: Rosneft, Reliance agree biggest ever India-Russia oil supply deal, sources say.

Pakotteet hankaloittavat maksuliikettä

Venäjään kohdistuvat pakotteet hankaloittavat öljykaupan maksujen tekemistä monin tavoin. Öljykaupan osapuolet, esimerkiksi Reliance ja Rosneft, eivät yleensä julkaise tarkkoja tietoja kauppahinnasta tai siitä, miten ostaja öljystä maksaa. Mikäli Venäjä ei olisi Ukrainan sodasta johtuvien länsimaisten sanktioiden kohteena, Reliance varmaankin maksaisi öljyn Yhdysvaltain dollareissa (USD), joka on perinteisesti ollut öljymarkkinoilla laskutusvaluuttana. Maksu suoritettaisiin Reliance -yhtiön käyttämässä pankissa olevalta USD tililtä Rosneftin käyttämässä pankissa olevalle USD tilille.

Yhdysvallat kuitenkin kontrolloi ja sankttoi muiden G7 ja Euroopan maiden tavoin voimakkaasti öljykaupan maksujen tekemistä omassa valuutassaan. EU on lisäksi päätöksillään velvoittanut belgialaisen maksupalveluja tarjoavan SWIFT -järjestön, jonka järjestelmissä kansainväliset USD maksut yleensä tehdään, irrottamaan nimetyt venäläispankit maksujen välitysjärjestelmästä. Tärkeimpien venäläiset pankkien länsimaissa oleva varallisuus on jäädytetty, ja näiden pankkien toimintaa länsimaisilla rahoitusmarkkinoilla on rajoitettu. Länsimaiden viranomaiset rankaisevat länsimaisia pankkeja, jotka asioivat pakotelistalla olevien venäläisten pankkien tai muiden venäläisten toimijoiden kassa.

Viime vuonna esimerkiksi Itävaltalainen Raiffeisen pankki sai varoituksen USAn viranomaisilta, että pankin toiminta USAn rahoitusmarkkinoilla voidaan estää sen Venäjän toimintojen takia. Lukuisat pohjoismaiset pankit ovat joutuneet sanktioiden kohteeksi venäläisten kanssa tekemiensä, rahanpesun piiriin kuuluvaksi tulkittujen rahoitustoimien takia. Sanktioiden pelossa kansainväliset pankit karttavat asiointia pakotteiden kohteena olevien venäläisten pankkien, yritysten, ja yksityishenkilöiden kanssa.

Pakotteiden kiertämiseksi Venäjän ja Intian välisen öljykaupan maksut pitää järjestää muussa valuutassa kuin dollareissa tai euroissa, jotta länsimaiden viranomaiset eivät pääse maksuihin kiinni. Julkisuudessa saatavilla olevien tietojen mukaan monenlaisia korvaavia maksujärjestelyjä on käytössä:

- *Venäjän ruplan käyttö maksuvaluuttana.* Intialainen öljy-yhtiö Reliance on aiemmin ilmoittanut maksavansa venäläisestä öljystä ruplissa (RUB), mutta viimeisimmän öljykaupan yhteydessä tällaisesta ei enää ilmoitettu. Ruplien käyttöä hankaloittaa niiden huono saatavuus intialaisille osapuolille. Ulkomaankauppa Venäjän kanssa on Intialle voimakkaasti alijäämäistä, joten ruplia ei kerry intialaisille yrityksille eikä intialaisiin pankkeihin riittävästi öljykaupan tarpeisiin. Ruplien lainaaminen venäläisiltä pankeilta on hankalaa tilanteessa, jossa pankit ovat sanktioituja ja rupla ei ole vapaasti vaihdettava USD:hen nähden. Normaalisti USD toimii valuuttakaupoissa ns. ankkurivaluuttana, jonka perusteella muiden valuuttojen kurssit lasketaan: ruplan ja Intian rupian (INR) välinen kurssi (RUB/INR) esimerkiksi laskettaisiin RUB/USD ja INR/USD valuuttakurssien perusteella. Pakotteiden takia RUB/USD kurssia ei kuitenkaan voida markkinaehtoisesti määrittää. Lehtitietojen mukaan¹⁴ Venäjän keskuspankki ja Intian keskuspankki (RBI) ovat keskustelleet INR/RUB kurssin määrittämisestä kahdenvälisesti, käyttämättä USD:tä ankkurivaluuttana, mutta tämä ei ole suoraviivaista kunnollisten RUB/INR markkinoiden puuttuessa. Yleisessä tiedossa ei ole, mihin keskustelut Venäjän ja Intian keskuspankkien välillä ovat johtaneet. Vaikka RUB/INR parikurssista päästäisiin sopuun, ruplien lainaaminen Venäjältä altistaa öljykaupan intialaisen osapuolen korko- ja valuuttakurssiriskille, jolta suojautuminen on hankalaa valuuttamarkkinoiden ollessa ohuet.

¹⁴ Reuters 14.8.2024 India, Russia central banks renew talks for mechanism to expand local currency trade – source.

- *Intian rupian (INR) käyttö maksuvaluuttana.* Lehtitietojen mukaan¹⁵ INR on ollut käytössä öljykaupan maksuvaluuttana. Öljykaupan maksuliike voitaisiin toteuttaa esimerkiksi niin, että Venäläiset öljy-yhtiöt avaavat intialaisiin pankkeihin tilin, jolle intialainen ostaja suorittaa öljymaksun. Yhtenä haasteena tässä maksutavassa on ollut Intian harjoittama valuutansääntely, joka rajoittaa ulkomaisten yritysten kuten venäläisten öljy-yhtiöiden mahdollisuuksia tehdä rahoitustoimia INRillä. Intian keskuspankki on viime vuosina höllentänyt valuutansääntelyään tavalla, joka helpottaa INRin käyttöä öljykaupan maksuvaluuttana. Se on alkanut myöntämään lupia ulkomaiselle yritykselle kuten venäläisille öljy-yhtiöille tallettaa ulkomaankaupassa saamansa INR maksut intialaisiin pankkeihin¹⁶. Se on myös avannut mahdollisuuksia sijoittaa edelleen näillä tileillä olevia varoja Intiassa, mikä venäläisten öljy-yhtiöiden näkökulmasta pienentää INR:n käyttöön liittyvää pankkiriskiä. Lehtitietojen mukaan venäläiset ovat sijoittaneet öljykaupassa saamiaan INR varojaan mm. intialaisiin osakkeisiin, valtion velkakirjoihin, ja infrastruktuurihankkeisiin. Lehtitietojen mukaan Rosneft olisi viime vuosina investoinut merkittäviä summia Intiassa, mutta investointikohteista ei ole tarkempaa tietoa¹⁷. INRin käytön ehkä suurimpana heikkoutena tällä hetkellä on, että venäläisten öljy-yhtiöiden käyttämät intialaiset pankit saattaisivat pakotteiden edelleen tiukentuessa joutua USAn viranomaisten hampaisiin. Intiassa toimivalle pankille olisi hankalaa, jos se menettäisi kyvyn toimia USD markkinoilla. Tämän riskin pienentämiseksi venäläiset saattavat hyödyntää Intiassa pienempiä pankkeja, joilla ei ole merkittävää kansainvälistä toimintaa.
- *Muut valuutat.* Kiinalaiset ostaja maksavat öljystä yleisesti Kiinan juaneilla. Intialaiset ovat haluttomia juanin käyttöön mm. Intian ja Kiinan välisten poliittisten jännitteiden vuoksi. Toinen syy haluttomuuteen lienee, että Intian kauppa myös Kiinan kanssa on voimakkaasti alijäämäistä, jonka takia juaneja ei kerry intialaisiin pankkeihin. Juanin käyttö öljymaksuissa ei Intiassa ole varsinaisesti kiellettyä, mutta juanin sijaan intialaiset yritykset näyttäisivät mieluummin maksavan Lähi-Idän maiden kuten UAE:n valuutoissa¹⁸.
- *Muut maksutavat.* Venäjän valtiovaranministeri Silianov kertoi hiljattain kryptovaluuttojen käytöstä öljykaupoissa¹⁹. On spekuloitu²⁰, että Intia olisi ostanut öljyä Yhdistyneiltä Arabiemiirikunnalta kryptovaluuttoja käyttäen, mutta vahvoja todisteita kryptovaluuttojen käytöstä Intian öljykaupassa ei ole. Myös vastakaupat, jossa ostaja maksaa öljystä Venäjän tarvitsemien tuotteiden, arvometallien ja jalokivien avulla, ovat mahdollisia. Tällaisten järjestelyiden rooli lienee kuitenkin melko pieni järjestelyiden vaivalloisuuden ja niihin liittyvien riskien vuoksi.

Valtaosa Venäjän viemästä öljystä kulkee laivoilla

Öljy kuljetetaan Venäjällä jalostamoihin ja satamiin pääasiassa putkia pitkin. Putkiverkostoa hoitaa valtion kontrolloima Transneft -yhtiö monopoliaseman turvin. Raakaöljyä viedään putkistoissa Kiinaan, Eurooppaan sekä Valko-Venäjälle, mutta putkikuljetusten osuus koko viennissä on alle 10 %. Kiinaan menevä ESPO-putki toimii täydellä kapasiteetillaan, noin 30 milj. tonnia vuodessa.

¹⁵ Reuters 14.8.2024 India, Russia central banks renew talks for mechanism to expand local currency trade – source.

¹⁶ Reserve Bank of India 16.1.2025, Trade settlement in Indian rupees.

¹⁷ The Economic Times 5.12.2024 Russia's Rosneft invested \$20 bn in India, govt quotes Putin as saying

¹⁸ Reuters 19.7.2022 Exclusive: Russia seeking oil payments from India in dirhams.

¹⁹ The Times of India 26.12.2024 Sanctions-hit Russia turns to cryptocurrencies for international trade.

²⁰ cointribune 14.7.2024 BRICS: India and the UAE reportedly use the crypto XRP for a major oil transaction.

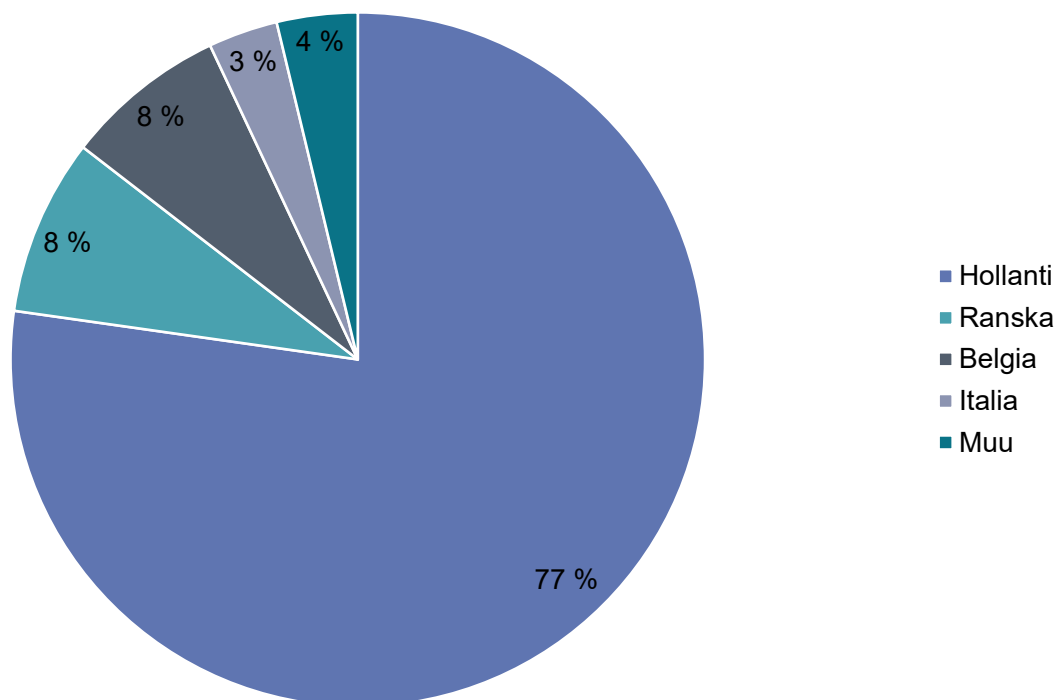
Druzba-putkea pitkin vietiin Unkariin, Slovakiaan ja Tsekiin noin 20 milj. tonnia öljyä vuonna 2024²¹.

Venäjän tärkeimmät öljysatamat sijaistevat Itämerellä ja Mustanmeren rannalla. Mustallamerellä tärkeä öljysatama on Novorossiysk. Suomenlahdella näkyvän varjolaivaston pääasiallisina lähtösatamia ovat mm. Koivisto (Primorsk) ja Laukaansuu (Ust-Luga), joista laivareitit saattavat jatkua aina Intiaan asti. Satamassa öljy pumpataan tankkilaivoihin, jotka kuljettavat öljyn ostajamaahan. Kun tankkeriin mahtuu yleensä noin 0,5–1 miljoonaa tynnyriä öljyä, tarvitaan kaiken Venäjältä vietävän noin 8 miljoonan öljytynnyrin kuljettamiseksi noin 7-15 tankkeria joka päivä. Näistä Intiaan matkaa muutama.

Öljytankkerin matka Laukaansuusta Intiaan on lähes 8000 merimailia, jonka tankkeri voi seilata vajaassa kuukaudessa Suezin kanavan kautta. Periaatteessa laivan ei tarvitsisi matkalla poiketa satamaan, mutta satamakäynti saattaa tulla ajankohtaiseksi esimerkiksi ajopolttoaineen, teknisen vian, tai miehistöhuollon takia. Venäjältä lähtevät laivat saattavat pysähtyä avomerellä myös lastin siirtämiseksi pakotteiden kohteena olevasta laivasta toiseen laivaan, mikä hämärtää öljyn lähtömaan ja tätä kautta auttaa pakotteiden kiertämisessä.

Intiassa on lukuisia satamia kuten Deendayal Port Gujaratissa, Jawahar Dweep Mumbaissa, ja Chhair Port Tamil Nadussa, joissa Venäjältä saapuva öljy voidaan purkaa ja kuljettaa putkia pitkin jalostamoon edelleen käsiteltäväksi. Jalostuksen jälkeen öljy joko myydään Intiassa tai sitten se pumpataan toiseen tankkeriin ja viedään Intiasta muihin maihin. Eurooppaan suuntaavasta öljystä suurin osa menee Hollantiin, josta se kuljetetaan edelleen ympäri Eurooppaa.

Kuvio 7. Intiasta tulevan öljyn kohdemaat Euroopassa vuonna 2023



Lähteet: Comtrade

²¹ IEA (2025): [Average Russian oil exports by country and region, 2021-2024 – Charts – Data & Statistics - IEA](#), updated 31.1.2025. Druzba-putkiston kapasiteetti on noin 2mb/d eli lähes 100 milj. tonnia vuodessa.

Kuljetuksen vakuuttaminen on hankalaa

Ennen öljylastin laivausta vakuutukset pitää kuitenkin hoitaa kuntoon. Vakuuttamattomia laivoja ei yleensä päästetä satamiin, sillä onnettomuuden sattuessa mahdollisten ympäristötuhojen hoitaminen tulee kalliiksi. Normaalisti Venäjältä Intiaan laivattava öljylasti vakuutettaisiin länsimaaisessa vakuutusyhtiössä, vakuutusmaksun ollessa noin 0.2–2 % lastin arvosta²². Lastin lisäksi myös öljyä kuljettavalla aluksella on oltava vakuutus, joka yleensä maksaa puolisen prosenttia laivan arvosta vuodessa.

Länsimaiden pakotteet vaikeuttavat monin tavoin laivan ja lastin vakuuttamista:

- Länsimaiset vakuutusyhtiöt saavat antaa vakuutuksen Venäjältä kuljetettavalle öljylle vain, jos sen hinta on 60 USD tai sen alle.
- Venäläisiä vakuutusyhtiöitä on asetettu pakotelistalle, ja pankkeja estetään välittämästä näiden myöntämiin vakuutuksiin liittyviä maksuja.
- Tankkereita on asetettu pakotelistalle, jonka jälkeen niitä ei voida länsimaissa vakuuttaa lainkaan.

Öljylaivojen vakuutuksen saamisen helpottamiseksi Intia salli viime vuonna venäläisten vakuutusyhtiöiden käytön lastin vakuuttamisessa. Lehtitietojen mukaan²³ intialaiset öljynjalostamot käyttivätkin tätä mahdollisuutta laajasti hyväkseen. Uusimmat pakotteet, jotka kohdistuvat itse laivoihin, hankaloittavat pakotteiden kiertämistä tältä osin. Pakotteet myös tehokkaasti estävät jälleenvakuuttamista länsimaaisilla markkinoilla. Öljykuljetusten jälleenvakuuttaminen on tärkeää, sillä mahdollisen ympäristövahingon korvaukset saattavat helposti ylittää yksittäisten yhtiöiden kestäkyvyn.

Pakotteet nostavat tankkerikuljetuksen hintoja

Öljyn laivaukseen Venäjältä Intian satamiin liittyy monenlaisia kuluja, joita hahmotellaan oheisessa taulukossa (Taulukko 2). Laskelma ei pyri realismiin varjolaivaston alusten osalta, vaan erittelemään karkeasti kulueriä normaalioloissa. Sen pohjalta voi hahmotella, mitä kanavia pitkin pakotteet vaikuttavat kustannuksiin, ja spekuloida, kuinka suuria nämä vaikutukset voisivat olla.

Laukaansuusta Mumbain satamaan on noin 7600 merimailin matka, jos käytetään suorinta reittiä Suezin kanavan kautta. Tavallisesti öljyn kuljetukseen käytettävän Suezmax -tyyppisen tankkerin kuljetuskyky on noin 1 miljoonaa barreliä, ja normaali matkanopeus on 14 solmua. Näillä oletuksilla matkan kestoksi muodostuisi noin 25 päivää. Supermax kuluttaa noin 45 tonnia päivässä raskasta (HFO) polttoainetta, jonka hinta on tällä hetkellä 660 USD tonnilta. Näillä oletuksilla matkan polttoainekustannukset olisivat noin 0.7 miljoonaa USD.

Tankkerin miehistöön kuuluu noin 24 jäsentä, joiden keskimääräiset tulot ovat karkeasti ottaen 10000 USD kuukaudessa. Miehistön palkkakulut olisivat näin ollen noin 192000 USD. Muita operationaalisia kuluja ovat mm miehistön matkat maissa, ruoka, tarvikkeet ja kommunikaatiokulut, joista saattaa kertyä muutama kymmenen tuhatta USD. Kaiken kaikkiaan laivan operationaaliset kulut ovat noin 200000 USD.

Satamamaksuja Suezmax -tankkeri maksaa yhteensä noin 150000 USA lähtö- ja kohdesatamassa. Suezin kanavamaksu on tällä hetkellä Suezmax alukselle noin 900000 USD. Kun lasketaan mukaan vakuutuskulut ja laivan kulumisesta aiheutuva arvonalenema, niin

²² InsuranceBusiness 23.7.2023 Mounting risks lead to increased insurance costs for sea tankers.

²³ The Economic Times 14.1.2025 How US sanctions on Russian oil export will impact Indian oil companies? Yogesh Patel explains.

kokonaismenoksi muodostuisi normaalioloissa reilut kaksi miljoonaa dollaria, eli 4.4 % öljylastin arvosta vuoden 2023 öljyn hinnoilla.

Taulukko 2. Esimerkkilaskelma laivauskustannuksista normaalitilanteessa

Kuluerä	Arvio, mn USD
Polttoainekulut	0.7
Miehistön palkat & muut operationaaliset kulut	0.2
Satamamaksut	0.2
Suezin kanavan maksu	0.9
Lastin ja laivan vakuutus	0.2
Laivan arvon alenema	0.2
Laivauskulut yhteensä	2.4
Öljylastin arvo	55
% öljylastin arvosta	4.4 %

Lähde: kirjoittajien omia laskelmia. Laskelmissa on käytetty apuna alan asiantuntijoita ja tekoälysovellusta. Arviot heijastelevat karkeasti ottaen markkinatilannetta kirjoitushetkellä vuoden 2025 alussa.

Hyökkääjävaltio Venäjän öljykuljetusten kulut muodostuvat pakotteiden vuoksi merkittävästi esimerkkilaskelmaa suuremmiksi. Ensinnäkään Venäjä ei voi käyttää kuljetuksiin omia laivojaan, jotka ovat pakotteiden alaisia. Varjolaivojen vuokraaminen markkinoilta on ajoittain vaikeaa pakoteuhan vuoksi. Lastin ja laivan vakuuttaminen on kallistunut ja osin käynyt mahdottomaksi sodan vuoksi. Myös lastin matka-aika on pidentynyt pakotteiden kiertämiseen tarvittavan lastin siirron vuoksi.²⁴

Lehtitietojen mukaan²⁵ analyytikot arvioivat todellisten kustannusten olleen 5–8 miljoonaa dollaria viime vuoden aikana Suezmax -tankkerin kokoiselle laivalle. Tämä viittaisi siihen, että sodan ja pakotteiden vaikutuksesta laivauskustannukset Intiaan olisivat yli kaksinkertaistuneet, mikä tarkoittaa karkeasti ottaen vuositasolla noin 5 miljardin USD lovea Venäjän öljyn vientituloihin.

Öljytuotteiden vienti Intiasta EU-maihin

Intia kuluttaa itse leijonan osan jalostamastaan öljystä. Vuonna 2023 se vei muihin maihin kaikkiaan reilun 2 miljoonaa tynnyrillistä öljyjalostetta päivässä, josta 600000 barreliä, eli keskikokoisen tankkerin verran, suuntautui EU maihin. Intiasta tuotavat öljyjalosteet vastaavat noin kolmea prosenttia EU:n öljyn kulutuksesta, eli suunnilleen yhtä paljon kuin Venäjältä suoraan EU-maihin tuotavan raakaöljyn osuus. EU:n asettama öljyn tuontikielto ei koske kolmansista maista tuotavia öljytuotteita. Euroopan Unionin asettama öljyn tuontikielto koskee vain meriteitse tuotavaa öljyä. Neuvostoaiakaista Druzba öljyputkea pitkin tulee edelleen raakaöljyä Unkariin, Slovakiaan ja Tsekkiiin.

Vuoden 2022 jälkeen öljytuotteiden tuonti Intiasta ja Turkista EU-alueelle onkin kasvanut huomattavasti. On esitetty, että osa Intiasta ja Turkista tuotavista tuotteista on jalostettu venäläisestä raakaöljystä. CREA (2025²⁶) mukaan maaliskuusta 2024 helmikuuhun 2025 välisenä aikana G7-maihin tuotiin kolmesta intialaisesta ja kolmesta turkkilaisesta jalostamosta yhteensä 18 mrd. euron arvosta öljyjalosteita. Noin puolet tästä tuonnista perustui venäläiseen raaka-aineeseen.

²⁴ Bloomberg 14.3.2025 Russian oil delivery takes seven times longer after sanctions.

²⁵ Hellenic Shipping News, 4.9.2024, Russian Shipping cost to India easing amid fleet supply, weak market, sources say; Maritime Logistics Professional, 1.11.2024, Freight rates stall for Asian bound Russian Urals oil.

²⁶ [CREA Analysis Third year of invasion 24.02.2025](#)

Lopuksi

Selvityksessä korostuu pakotteiden rooli varjolaivailmiön taustalla. Venäjä käyttää kansainvälistä varjolaivastoa, koska sen oma laivasto on ankarien länsimaisten pakotteiden kohteena. Viime aikoina on herännyt epäilyksiä, missä määrin USA pysyy pakoterintamassa. USAn luopuminen kaikista Venäjän-vastaisista pakotteista mahdollistaisi USD:n käytön öljykaupassa, ja helpottaisi laivojen vakuuttamista. Varjolaivastoa ei näin ollen enää tarvittaisi samassa mitassa Venäjän öljyn kuljetuksissa. USAn vetäytyminen ei vaikuttaisi Venäjän öljyn tuotantoon, joka on pysynyt sodan aikana melko vakaana. Se alentaisi öljyn laivauskustannuksia ja tätä kautta kasvattaisi Venäjän sotakassaa.

- 2021
- No 1 Julia Lintunen: An overview of China's regional trade agreements
 - No 2 Heli Simola: The impact of Covid-19 on global value chains
 - No 3 Seija Parviainen: Jiefang-kuorma-autosta Nio-sähköautoon: Kiinan autoteollisuuden pitkä marssi
 - No 4 Juuso Kaarevirta, Eeva Kerola, Riikka Nuutilainen, Seija Parviainen ja Laura Solanko: How far is China from hitting its climate targets? – An overview of China's energy sector
 - No 5 Juuso Kaarevirta and Helinä Laakkonen: China as an international creditor
 - No 6 Heli Simola ja Laura Solanko: Venäjän öljy- ja kaasusektori globaalien energiemarkkinoiden murroksessa
 - No 7 Heli Simola and Laura Solanko: Russia's oil & gas sector in global energy transition
 - No 8 Jamie Barker and Risto Herrala: Assessing the mid-term growth outlook for the Indian economy
 - No 9 Iikka Korhonen: Russia's growth potential post-COVID-19
 - No 10 Heli Simola: CBAM! – Assessing potential costs of the EU carbon border adjustment mechanism for emerging economies
 - No 11 Heli Simola: Long-term challenges to Russian economic policy
 - No 12 Juuso Kaarevirta, Eeva Kerola ja Riikka Nuutilainen: Kiinan kiinteistösektorin kriisiytymisen vaikutuksista Kiinan talouteen ja euroalueelle
 - No 13 Juuso Kaarevirta, Eeva Kerola and Riikka Nuutilainen: China's real estate sector and the impacts of its possible disorder on Chinese economy and the euro area
- 2022
- No 1 Vesa Korhonen: Russia's government budget swings around elections and recessions
 - No 2 Iikka Korhonen and Heli Simola: How important are Russia's external economic links?
 - No 3 Heli Simola: Made in Russia? Assessing Russia's potential for import substitution
 - No 4 Heli Simola: Trade sanctions and Russian production
 - No 5 Heli Simola: Russian foreign trade after four months of war in Ukraine
 - No 6 Aino Röyskö and Heli Simola: Russia's technology imports from East Asia
 - No 7 Heli Simola: Can Russia reorient its trade and financial flows?
- 2023
- No 1 Lauri Heinonen and Iikka Korhonen: The effects of the war on the Ukraine economy: The situation at the end of 2022
 - No 2 Heli Simola: Venäjän öljy- ja kaasutulot ovat supistumassa jyrkästi tänä vuonna
 - No 3 Laura Solanko: Sotavuosi runteli Venäjän rahoitusmarkkinoita
 - No 4 Juuso Kaarevirta, Eeva Kerola ja Riikka Nuutilainen: Suomen ja EU:n Kiinan-tuontiriippuvuuden tarkastelua
 - No 5 Heli Simola: Consumed in China - Rebalancing China's demand and Chinese imports
 - No 6 Eeva Kerola: Taiwan – kokoaan merkittävämpi saari
 - No 7 Juuso Kaarevirta, Eeva Kerola and Riikka Nuutilainen: Assessing the dependency of Finland and the EU on Chinese imports
 - No 8 Heli Simola: What the literature says about the effects of sanctions on Russia
 - No 9 Heli Simola: The shift in Russian trade during a year of war
 - No 10 Alicia García-Herrero and Robin Schindowski: Global trends in countries' perceptions of the Belt and Road Initiative
 - No 11 Heli Simola: Turkin talous vaalien jälkeen
 - No 12 Juuso Kaarevirta, Eeva Kerola and Riikka Nuutilainen: Do international investment and trade flows show any signs of fragmentation?
 - No 13 Lauri Vesala: Reorientation and rocket launchers? Regional insights into Russia's wartime economy
 - No 14 Heli Simola: Trends in Chinese value chains 2018–2022
 - No 15 Heli Simola: Latest developments in Russian imports of sanctioned technology products
 - No 16 Heli Simola: The role of war-related industries in Russia's recent economic recovery
- 2024
- No 1 Laura Solanko: Where do Russia's mobilized soldiers come from? Evidence from bank deposits
 - No 2 Risto Herrala: A comparative look at the economic and environmental performances of India and China
 - No 3 Sinikka Parviainen: Ukraine's economy two years on from the full-scale invasion
 - No 4 Heli Simola: Russia's wartime investment boom
 - No 5 Heli Simola: Recent trends in Russia's import substitution of technology products
 - No 6 Falk Laser, Alexander Mihailov and Jan Weidner: Currency compositions of international reserves – recent developments
 - No 7 Henna Hurskainen: Chinese exports to Central Asia after Russia's invasion of Ukraine
 - No 8 Anni Norring: The economic effects of geoeconomic fragmentation
 - No 9 Heli Simola: Detecting irregularities in Russian economic statistics
 - No 10 Tuuli McCully and Heli Simola: Are supply chain vulnerabilities increasing in the era of geoeconomic fragmentation?
- 2025
- No 1 Katja Ahoniemi, Eeva Kerola and Kimmo Koskinen: Exposure of the euro area's financial sector to risk coming from Russia, China, and the Middle East
 - No 2 Iikka Korhonen, Sinikka Parviainen, Heli Simola ja Laura Solanko: Kolme vuotta hyökkäyssotaa – Miten Venäjän talous on muuttunut
 - No 3 Iikka Korhonen, Sinikka Parviainen, Heli Simola and Laura Solanko: How have three years of war changed the Russian economy?
 - No 4 Iikka Korhonen, Heli Simola and Laura Solanko: The impacts of war on Russia's economic future
 - No 5 Iikka Korhonen, Heli Simola ja Laura Solanko: Sota määrittää myös Venäjän tulevaa talouskehitystä
 - No 6 Julian Cooper: Military production in Russian official statistics of industrial output
 - No 7 Risto Herrala ja Laura Solanko: Öljyn matka Venäjältä Intiaan ja sieltä Euroopan markkinoille