

Свідки нафтових схем Путіна часто "випадають із вікон", - Владислав Власюк

11:30 11.05.2026 Пн

17 хв

Путін і наближені до нього мають свою "сіру касу" з тіньового танкерного флоту РФ



ЮЛІЯ АКИМОВА



Владислав Власюк (фото: Віталій Носач/РБК-Україна)

Обирайте перевірене - додайте РБК-Україна до улюблених джерел у Google

Боротьба з танкерним флотом Росії, який перевозить нафту, часто нагадує гру "злови крота" - судна з'являються швидше, ніж їх позбуваються. Чому так складно боротися з продажем нафти і хто із західних країн допомагає Москві, - в інтерв'ю РБК-Україна розповів уповноважений президента України з питань санкційної політики Владислав Власюк.

> [Читайте також: Зеленський: 20% тіньового танкерного флоту РФ зупинилися через санкції](#)

Головне:

- "Чорна каса" Кремля. Гроші від продажу нафти через тіньовий флот акумулюються на зарубіжних рахунках і використовуються для фінансування російського ВПК в обхід офіційного бюджету РФ.
- Спецслужби і ризики. Діяльність нафтових трейдерів жорстко контролюється спецслужбами РФ в інтересах вузького кола осіб. Ті, хто намагаються розкривати ці схеми, опиняються під прямою фізичною загрозою.
- Гра в "хованки". Росія постійно змінює назви компаній і власників суден (кейс Coral Energy/2Rivers), що змушує Україну і партнерів діяти в режимі постійного відстеження нових ланцюжків.
- Фізична протидія. Україна просуває серед партнерів ідею не тільки юридичних санкцій, а й фізичної зупинки танкерів-порушників у міжнародних водах, використовуючи прецеденти боротьби з іранським флотом.
- Екологічний шантаж. Використання застарілих суден (понад 20 років) є свідомою тактикою РФ. Це створює загрозу екокатастроф у територіальних водах країн ЄС, що є додатковим важелем тиску на Європу.

Росія здатна воювати завдяки коштам, які отримує з нафти. Попри вже 20 пакетів європейських санкцій, Москві все ще вдається знаходити прогалини та вдало ними користуватися. Один із прикладів такого використання пробоїн у санкційних пакетах - тіньовий флот.

Танкери з нафтою продовжують ходити міжнародними водами, заходити в порти і продавати "чорне золото" країнам, які не надто обтяжені питаннями моралі. До того ж коли йдеться про відносно недорогі енергоресурси, багато держав обернуть власний зиск, аніж допомогу східній країні, про існування якої до певного моменту, можливо, навіть і не замислювалися.

Тому боротьба з танкерним флотом РФ і за дотримання санкцій триває одразу за кількома напрямками. І, треба зазначити, успіхи в цій боротьбі однозначно є. Як Україна змушує світ відмовитися від російської нафти і як Володимир Путін зміг заробити навіть на санкціях, - дивіться інтерв'ю РБК-Україна з уповноваженим президента України з питань санкційної політики Владиславом Власюком.

"Нові схеми виникають швидше, ніж вдається розплутати старі"

– Що відбувається в розрізі санкцій на компанії 2Rivers/Coral Energy? Ми начебто наклали на неї санкції, але про це ніде не сказано. Засновниками вважаються азербайджанці, але є тісні зв'язки з Росією.

– По суті, це російська структура, яка раніше працювала через ОАЕ. Спочатку це була Coral Energy, а після введення санкцій компанія змінила назву на 2Rivers.

Потім на 2Rivers ми теж наклали санкції в липні 2025 року. Компанія працювала в Еміратах, мала в Санкт-Петербурзі зв'язки. Це звичайна історія для подібних мереж. І тут питання не тільки в Coral Energy/2Rivers. Є й інші компанії: Zulu Ships Management And Operation - Sole Proprietorship LLC (під санкціями України, США, Британії), Vigor Marine Services LLP, Atis Remote Solutions тощо. Це компанії-менеджери і власники суден тіньового флоту, які возять російську нафту. Щодо цих компаній Україна передала інформацію ЄС для санкціонування.

Є інші компанії з цього ж пулу. Наприклад, Nova Ship Management, яка з грудня перебуває під санкціями ЄС (з грудня 2025 р.) і Швейцарії. Глобально це все екосистема, де є власники суден, агенти суден, страхові компанії, трейдери. Якщо простежити зв'язки, вони ведуть до "Лукойлу", який обслуговує значну частину цих рейсів.

Це ціла екосистема, яка постійно змінюється, тому в санкційних списках регулярно з'являються нові учасники. Після введення санкцій вони створюють нові компанії, залучають інші судна, ігнорують обмеження щодо старих і продовжують їх використовувати.

– Тобто я правильно розумію - на Coral Energy/2Rivers ще в липні 25-го ми наклали санкції, так?

– Санкції на ТОВ "2Ріверс ДіеМСіСі" і ТОВ "2Ріверс ПіТіі" було накладено Указом 554/2025 від 27.07.2025.

– Європейські санкції також є?

– Канада, Велика Британія, ЄС і Швейцарія ввели санкції проти Coral Energy DMCC/2Rivers DMCC. А щодо Coral Energy PTE Ltd/2Rivers PTE Ltd санкції запроваджені Великою Британією, ЄС та Швейцарією.

Глобально всі ці компанії вже давно під санкціями. Але це не означає, що в кожному наступному санкційному пакеті не з'являються ще якісь фізичні або юридичні особи, пов'язані з

цією ж історією.

– Але формально ці компанії не є російськими, так?

– Так.

– А як це відбувається? Вони реєструються в інших країнах?

– Звичайно. Переважно це історія Еміратів, вони зручні для податків, для ведення міжнародного бізнесу. Це їм великий комплімент.

В Еміратах працює багато російського бізнесу, пов'язаного зі структурами і сферами, проти яких запроваджують санкції.

– Власники Coral Energy/2Rivers продовжують свою роботу? Чи ми їх повністю змогли знешкодити?

– Тіньовий флот працює. Чи керують цим флотом особи з цієї ж екосистеми? Швидше, так, ніж ні. Але треба кожен окремий кейс дивитися - хто там у цьому судні власник, оператор тощо.

Це складний корпоративний світ. Там завжди є цілі ланцюги зв'язків, які доводиться розплутувати. Ця робота ведеться постійно, але охопити все неможливо. Нові схеми виникають швидше, ніж вдається розплутати старі.

Ось я дивлюся на ті танкери, які ми кілька днів тому підбили: Aqualife, Camerun. Під санкціями - 14 рейсів до Китаю та Індії. Власник і оператор - компанія з Маршаллових островів. Чи пов'язана вона з Coral Energy / 2Rivers? Поки незрозуміло, це ще треба перевіряти.

Танкер Torks - теж той, що ми підбили, теж під санкціями, власник-оператор судна - Сейшели, Сінгапур. Чи пов'язане воно пов'язане? Знову ж таки, треба окремо дивитися.

У будь-якому разі раніше із санкціями можна було працювати швидше й ефективніше. Наприклад, був великий оператор Coral Energy з флотом у понад 100 суден, а власником виступала російська компанія "Совкомфлот". Її вносили до санкційного списку - і це одразу мало відчутний ефект. Зараз так уже майже не працюють: ніхто не концентрує всі активи в одних руках. Суди розподіляють між різними компаніями, щоб мінімізувати наслідки санкцій.

"Ті, хто про це говорить, потім "випадають із вікон"

– Як це відбувається? Створюється компанія за кордоном? Або, наприклад, уже існує компанія за кордоном, і росіяни умовно домовляються - можна ми у вашій компанії візьмемо кілька суден і будемо ними користуватися?

– Росіяни самі створюють ці компанії. Уся діяльність тіньового флоту жорстко контролюється спецслужбами РФ. Чому? Тому що вона здійснюється виключно в інтересах РФ. А якщо бути зовсім точним, то в інтересах РФ і політично-військового кола осіб - Путіна, президента державної нафтової компанії "Роснефть" Ігоря Сечіна тощо.

Тут окрема історія. Є ціна нафти, яку розраховують у порту призначення, але котирування Argus, що працює в Росії, відрізняються від фактичних цін продажу. Тобто між їхніми оцінками та реальною вартістю, за якою нафту продають в Індії чи інших пунктах призначення, виникає суттєва різниця. Фактично так приховують частину доходів. Йдеться про кілька мільярдів доларів на місяць.

Це так звана чорна каса чи сіра каса, як завгодно можна називати. Це ті кошти, які ніколи не повертаються в Росію, які акумулюються за кордоном і до яких доступ має вузьке коло. Частково ці кошти використовуються для закупівель в інтересах російського ВПК і обходу санкцій.

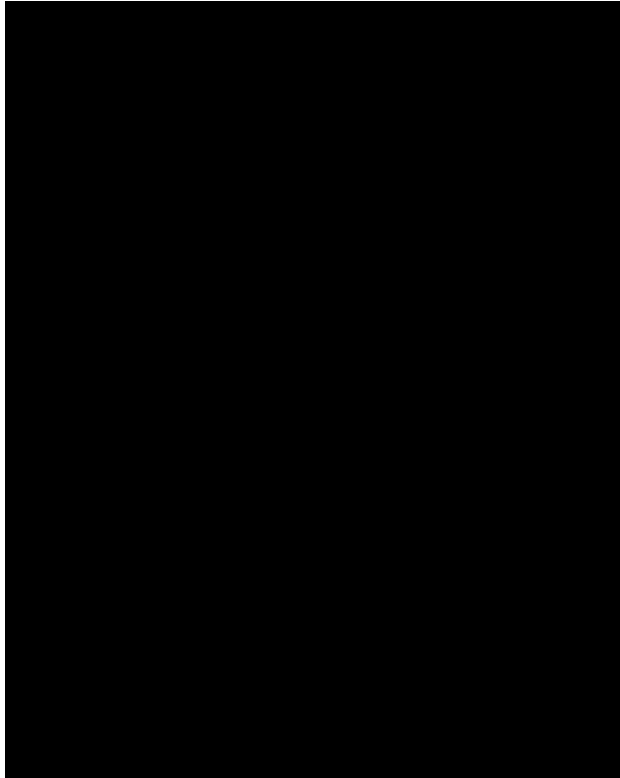
Зрозуміло, що сама екосистема експорту нафти під жорстким контролем. Створюються компанії, знаходяться партнерські особи. З точки зору ведення нормальних бізнесів - це проблема для компаній. Але топ-менеджери, які починають про це говорити, потім за дивних обставин "випадають з вікон". Йдеться про величезні гроші: це ключове джерело надходжень до бюджету і водночас - основа збагачення вузького кола людей.

– Якщо говорити загалом про тіньовий флот, які нові обмеження підтримані у 20 пакеті санкцій ЄС?

– Там немає нічого принципово нового. Щодо тіньового флоту очікували появу Full Maritime Service Ban - повної заборони морських послуг. Але цього пункту в пакеті так і не з'явилося.

Зараз головне, щоб вистачало політичної волі контролювати виконання вже введених санкцій, а не зростала залежність від російських енергоносіїв. Ситуація на ринку складна, і багато країн, які хотіли б посилити тиск на Росію, водночас залишаються залежними від нафти. Через це рішення ухвалювати непросто.

З іншого боку, це створює додаткові можливості. Якщо говорити про фінансові та валютні інструменти, інтерес до їх використання зараз значно зріс. Це позитивний сигнал.



Топменеджери, які починають говорити про "сіру касу" Путіна, за дивних обставин "випадають з вікон", - Владислав Власюк (колаж: РБК-Україна)

Що стосується нафти, під європейськими санкціями перебуває близько 600 осіб і компаній. Основний фокус зараз - забезпечення дотримання вже введених обмежень. З нашого боку окрема увага приділяється фізичній протидії тіньовому флоту, і ми вважаємо це одним із ключових напрямів.

– Як протидіяти новим суднам тіньового флоту, які з'являються?

– З одного боку, в розмовах із партнерами часто звучить порівняння з whack-a-mole game. Це гра, де кріт з'являється з різних отворів, а гравець намагається влучити в нього, поки він

постійно переміщується. Те, чим ми займаємося, дійсно багато в чому нагадує цю гру.

З іншого боку, це планомірна робота, яка дає результат. Поступове введення обмежень щодо всіх осіб - юридичних і фізичних, пов'язаних із тіньовим флотом, призводить до їхнього витіснення в чорну зону.

По-друге, це відбиває бажання у тих, хто намагається працювати одночасно і з іншими ринками, і з Росією. Фактично можливість сидіти на двох стільцях різко звузилася: вибір стає або робота в тіньовому сегменті, або вихід із нього.

При цьому повністю охопити санкціями всі компанії неможливо. Але є інші точки впливу: фізичні особи, судна, операційні ланцюги. Танкерів багато, і частина з них продовжує працювати. Наступний крок - забезпечити їхню фізичну зупинку в разі порушень.

Ми третій рік уже говоримо про санкції на капітанів танкерного флоту. Можливо санкції все ж стануть більш персональними. Тоді це будуть прямі наслідки для конкретних людей, а не тільки для юридичних осіб.

Зі страховими компаніями теж складно: їх додають до санкційних списків поступово, по одній-дві. Формально ринок регулюється, але на практиці це не зупиняє адаптацію. Як і в банківській сфері, можна створити нову структуру і перевести на неї частину операцій, щоб обійти обмеження.

– Тобто ефективніше накладати санкції на фізичних осіб?

– Потрібно робити все. Навіть формально у партнерів часто підставою для санкцій є зв'язок з іншою підсанкційною особою. Тому питання, як дістатися до страхової компанії, вирішується поступово. Спочатку під санкції потрапляє судовласник. Далі фіксується, що страхова компанія працює з цим судовласником і обслуговує тіньовий танкерний флот. У такому разі її діяльність також розглядають як участь в обході або порушенні санкцій.

"Міжнародні води не є сховищем для уникнення наших санкцій"

– А як можна відстежити і притягнути до відповідальності компанії, які допомагають цим танкерам змінювати прапори?

– Прапори - більш дипломатична робота. Це залежить від урядів країн, які їх надають. У кожній державі є свої правила та органи, які реєструють судна під прапором, а також вимоги, які визначають, кому можуть відмовити в такій реєстрації.

У принципі, виходячи з кожного міжнародного правила, ви не можете просто без підстав дати комусь прапор, має контролюватися і стан судна, і дійсність номера IMO, і документація. Я б сказав, що за останні кілька років, під дипломатичним тиском британців і американців, багато країн переглянули своє бажання надавати прапор тим суднам, які є суднами тіньового флоту. І це результат планомірної роботи.

– Щодо певних кейсів, Велика Британія раніше ніби пропонувала фокусуватися не на окремих кораблях, а намагатися вдарити по всій корпоративній мережі. Це було знову ж таки на прикладі Coral Energy. Такий підхід можливий?

– Спочатку підхід був таким: брати одну ключову компанію і розгортати всю її екосистему. Наприклад, материнська структура і всі пов'язані з нею компанії, загалом десятки позицій.

Схожий підхід американці застосували щодо "Роснефти" і "Лукойлу" в жовтні минулого року, коли під санкції потрапили не

тільки самі компанії, а й значна частина їхньої структури, що фактично заблокувало роботу всієї системи.

Ця модель виглядає логічною і дає ефект.

– Ми цей підхід якимось застосовуємо?

– Ми робили краще. Приклад - "Алабуга". Там аналізували спеціальну економічну зону: хто за що відповідає і хто надає послуги. Можна сказати, що саме ми одними з перших почали працювати за таким підходом.

– Чи є, на вашу думку, країни, які свідомо отримують прибуток від обслуговування цих танкерів тіньового флоту?

– Є країни, які заробляють, перевозячи російську нафту, серед цих країн є Греція і Мальта. З одного боку вони намагаються діяти виключно в білій зоні, тобто не порушувати санкційні обмеження. У випадку з грецькими компаніями це дійсно питання їхньої інтеграції в ці схеми. Якщо нафта продається в межах цінової стелі, то формально вони санкції не порушують.

Фактично ми б не хотіли, щоб вони взагалі брали участь у перевезенні російської нафти. І плюс ми підозрюємо, що вони не завжди дотримуються цінової стелі.

Ясна річ, що Індія і Китай відверто купують російську нафту. Це вже чистий заробіток.

– А ми розуміємо, з яких країн взагалі екіпажі, постачальники палива, ремонтні компанії, страхові компанії?

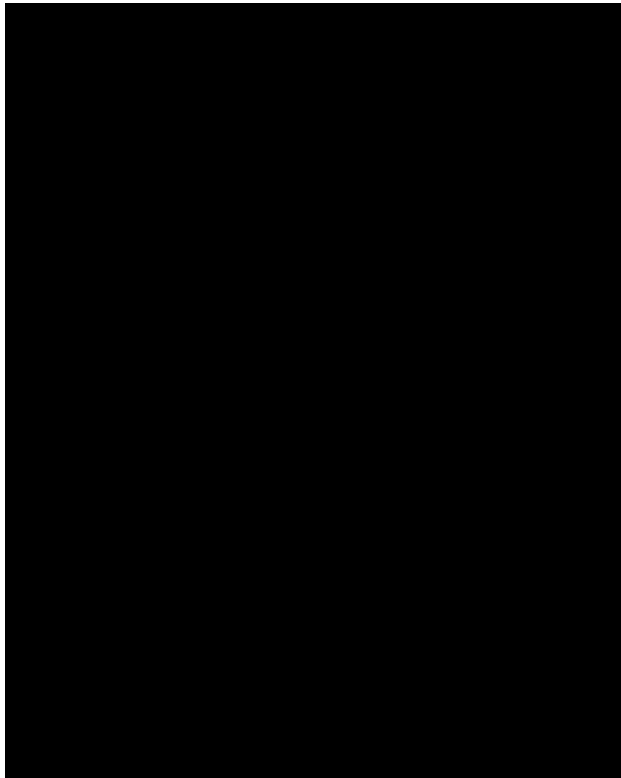
– По кожному флоту ми або вже маємо, або можемо отримати практично всю інформацію - від списку екіпажу до страхових компаній, власників і операторів. Тому по суднах, щодо яких можуть застосовувати додаткові санкції, дані також є повними.

– Це плюс-мінус одні й ті самі країни, чи вони змінюються?

– Різні. По кожному танкеру можуть бути різні історії. Я б сказав, що є багато громадян Китаю, багато громадян Індії, Індонезії.

– Чи був якийсь кейс, який вас здивував щодо тіньового флоту?

– Скажу, що мене дійсно здивувало останнім часом. Це те, як американці затримали танкер іранського тіньового флоту. І в X написали, що міжнародні води не є сховищем для уникнення наших санкцій.



Багато країн, які хотіли б посилити тиск на Росію, водночас залишаються залежними від нафти, - Владислав Власюк (колаж: РБК-Україна)

Чому це важлива фраза? Тому що більшість країн виходять із того, що міжнародні води залишаються міжнародними водами. Тобто навіть якщо судна там порушують санкції, можливості впливу обмежені. А позиція американців інша: якщо є порушення санкцій, то це вже достатня підстава для дій.

Для нас це круто, я намагаюся цей аргумент використовувати. Зрозуміло, що у більшості країн трохи інше уявлення про сталість дій міжнародного права.

"І що ви нам зробите?"

– Щодо транспондерів. Ви говорили, що вони їх вимикають у відкритому морі. А чи є якась практика протидії вимкненню?

– Це майже неможливо відстежити. Якщо вони вимкнули транспондери - значить вимкнули. Хоча, на нашу думку, регулярні такі дії мали б тягнути за собою наслідки для тих, хто це робить. Але хто саме має це системно контролювати - питання поки що відкрите.

– Чи є практика протидії застосуванню застарілих суден?

– Загалом судна мають експлуатуватися до 20 років. Особливо це стосується танкерів. Це більш ризикована історія. Чи використовують вони застарілі судна? Використовують. Чи є це підставою для зупинки судна? Так. Ті ж шведи один із танкерів затримали якраз на підставі технічної служби.

– Ми ж говоримо про те, що застарілі судна становлять екологічну загрозу, насамперед. Чи є країни, які на це реально реагують?

– Усі країни нормально це сприймають. Інше питання: чи готові вони після цього діяти. Естонці зупинили хоч один танкер - поки що ні. Німці давно не зупиняли. Франція і Швеція зупиняють. Але могли б і більше.

– А ми говоримо з країнами, які не зупиняють? Запитуємо, чому?

– Це топ-тема для дискусій. Звісно, говоримо. Розуміємо

причини, чому не все одразу відбувається. Хочемо, щоб це відбулося швидше.

У німців є свої конкретні причини, які пов'язані з тим, що судна мають зупиняти органи поліції. А органи поліції в різних федеральних землях різні, якщо дивитися по берегу, і це все треба координувати.

У британців є тривала адаптація законодавства до того, щоб надати відповідні повноваження певним органам. Наскільки я розумію, цю роботу вже майже завершили, тож далі мають бути практичні дії. Нідерланди також готують законодавчі зміни для розширення повноважень. Тобто всі хочуть діяти, але в межах власних правових процедур.

Кожна країна може мати свої причини. Чи може Франція мати страх перед ескалацією? Мабуть, ні. Чи є у британців побоювання? Теж, скоріше, ні, але намагаються врегулювати процедури. Чи є в Естонії побоювання? Так, і досить сильні. Чи є в Данії? Великі, тому що в них найбільший морський перевізник у світі.

– Участь яких країн критично нам важлива в санкціях через їхнє географічне положення?

– Німеччина, Франція, навіть Іспанія, яка має великий берег.

– А що стосується балтійських країн? Чи можуть тіньові танкери, виходячи з балтійських країн, повністю уникати портів Євросоюзу і не користуватися послугами західних країн, які приєдналися до санкцій?

– Вони фактично так і намагаються працювати: йдуть із порту в порт, ніде по дорозі не заходять і намагаються взагалі не користуватися європейськими послугами. Але системно уникати цього доволі складно, бо все одно потрібні страхування, технічне обслуговування і багато інших сервісів.

– На початку квітня почала з'являтися інформація, що танкери будуть супроводжувати кораблі військово-морських сил Росії. Це взагалі як?

– Це більше для "полюкати". У них немає стільки можливостей супроводжувати танкери своїми кораблями. Це скоріше елемент тиску і демонстрації сили.

– Тобто, умовно кажучи, якщо ви нас зупините, ми застосуємо силу...

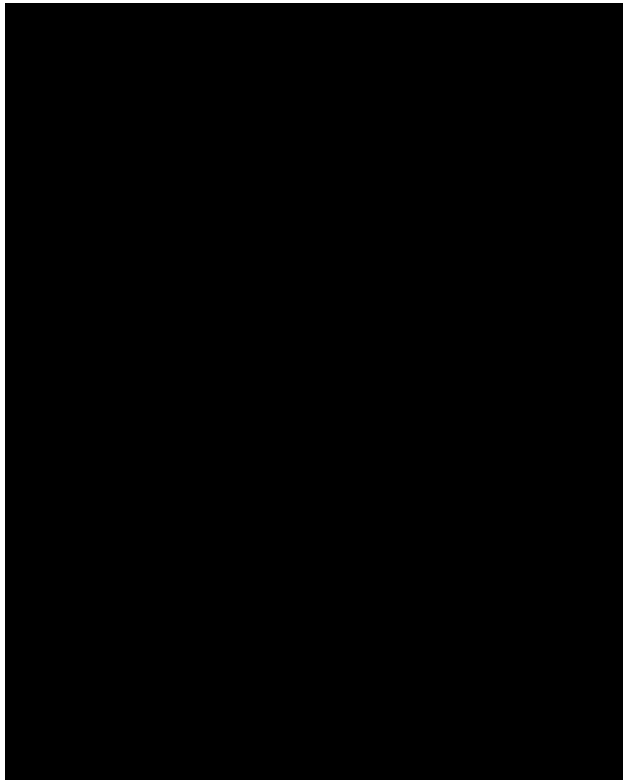
– Так. Але американці спокійно зупинили судно в міжнародних водах, незважаючи на присутність поруч російського військового корабля. Фактично позиція була проста: "І що ви нам зробите?". І жодної реакції не було.

Саме тому ми й говоримо, що страх перед такими ситуаціями часто перебільшений.

– Щодо нещодавнього випадку в Ізраїлі, коли до них із Росії прибуло зерно з окупованих українських територій. Ізраїль посилається на відсутність доказів з нашого боку, а ми їх надали?

– Ми маємо всі можливості чітко відстежувати рух суден. Розуміємо походження зерна не за російськими документами, а за фактичними даними, і маємо інструменти для отримання цієї інформації. Усі ці дані передаємо партнерам.

Це ж не перший приклад такої взаємодії. Але це перший такий медійний приклад. Сподіваємося, що вона матиме свої правильні наслідки і відбиватиме бажання у потенційних покупців.



Індія і Китай відверто купують російську нафту. Це вже чистий заробіток, - Владислав Власюк (колаж: РБК-Україна)

Ця історія актуальна і для Сирії, і для Алжиру, і для Туреччини, і для Єгипту.

Дійсно впровадження санкцій щодо і суден, які називаємо тіньовим зерновим флотом, і покупців такого зерна, операторів, власників таких суден - це все абсолютно можливо і в нас, і в Європі. Тому є над чим працювати.

– Ці докази Ізраїль проігнорував, чи якийсь був діалог?

– Тут ситуація, де кожен намагається продемонструвати свою позицію, але головне, що всі погоджуються, що купувати крадене зерно - це неправильно. Зрештою, якість порозуміння на цьому етапі ми знайшли.

– Іноді танкери звільняють після затримання, бо їх дорого утримувати. Ми пропонували якийсь вихід із ситуації?

– Є такий аргумент, і він радше про особливість європейських урядів, яка загалом заслуговує на повагу. Вони намагаються підходити до будь-якого питання комплексно. Іноді це затягує процес, але зате рішення справді опрацьовуються і впроваджуються системно.

Зокрема вони кажуть: окей, ми затримуємо судно, що далі? Далі його треба утримувати. Чи можна було б ці витрати покладати на власника? Я вважаю, що так. І це точно один зі шляхів, які вони розглядають.

Далі, якщо судно затримується через неналежний технічний стан, вони не можуть його випустити, поки цей технічний стан не буде виправлено. Ці витрати теж, я вважаю, мають покладатися на відповідного власника.

Або інша альтернатива, яку ми пропонуємо партнерам: конфіскувати вантаж або його частину. Це може частково покривати витрати на утримання. Проблема з утриманням заарештованих суден справді існує, і вона активно обговорюється. Водночас ми вважаємо, що її можна вирішити.



Не пропустіть головне! Підпишіться на наші оновлення в Google!

Або читайте нас там, де вам зручно!



Більше по темі:

Російська Федерація

НАФТА

Санкції проти Росії

НОВИНИ



Переговори Зеленського і
Путіна: Україна та США
обговорили можливі
формати

НОВИНИ

Новини України

Війна в Україні

Економіка

Світ

Надзвичайні події

ПОЛІТИКА

БІЗНЕС

Економіка

Фінанси

Авто

Tech

Енергетика

АНАЛІТИКА

Статті

Інтерв'ю

Точка зору

ЖИТТЯ

Гроші

Зміни

Освіта

Суспільство

РОЗВАГИ

Шоу бізнес

Поради

Гороскопи

Свята

Цікаве

Спорт

LIFESTYLE

Психологія

Їжа

Подорожі
Здорове життя
Мода та краса

UA | EN | RU 

Про компанію
Редакційна політика і стандарти
Як стати нашим автором
Правила користування
Правова інформація
Політика конфіденційності
Контакти
Команда
Вакансії в РБК-Україна
Розмістити рекламу



Інформаційний портал «РБК-Україна» має тримовну версію (українську, російську та англійську), головна сторінка portalу - <https://www.rbc.ua>. Фотографії, зображення належать їх правласникам. Всі фотографії на Portalі, авторами яких є журналісти «РБК-Україна», розміщені на умовах ліцензії Creative Commons Attribution 4.0 International. Редакція «РБК-Україна» може не поділяти точку зору авторів. Оціночні судження не підлягають спростуванню та доведенню їх правдивості. За достовірність та зміст реклами відповідальність несе рекламодавець. Матеріали, позначені плашкою: «Прес-релізи», «Спецпроект», «Партнерський матеріал», «Promo», «Благодійність», «Резонанс» розміщуються на правах реклами і призначені, як правило, для осіб, які досягли 21-річного віку. «Новини компанії» - це інформаційний формат, що охоплює новини, події та оголошення, пов'язані з діяльністю компанії, базуються на пресрелізах, які випускають самі компанії, і за які редакція не несе відповідальність. Онлайн-медіа «РБК-Україна» призначене для осіб віком від 21 року.

© LLC «UBT MEDIA», 2006-2026.