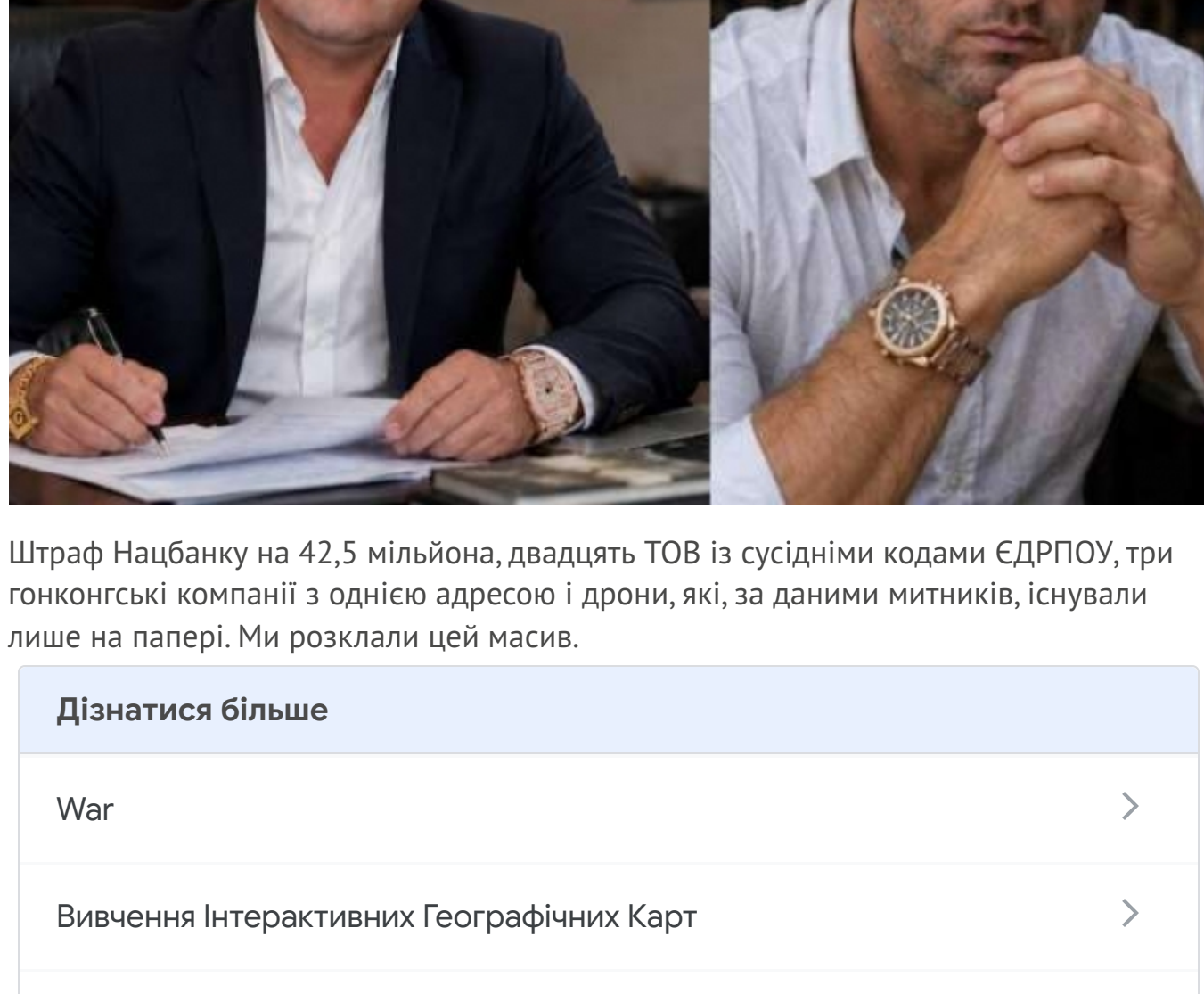


Дізнатися більше	
Придбання Військового Спорядження	>
Дослідження Історії Східної Європи	>
Вивчення Воєнної Історії	>

ТОЛЬКО ЧТО2026.08.27

АВТОМОНОПОЛІЯ НА МІЛЬЯРДИ: ЯК BLACK AUDIT, ЩО ОТРИМУВАВ ОПЛАТИ З БЮДЖЕТУ ЗА ДРОНИ, ЩО ІСНУЮТЬ ЛИШ НА ПАПЕРІ БЕЗКАРНО ПЕРЕЙШОВ ДО ОБОРУДОК ІЗ СІРИМ ІМПОРТОМ АВТОМОБІЛІВ



Штраф Нацбанку на 42,5 мільйона, двадцять ТОВ із сусідніми кодами ЄДРПОУ, три гонконгські компанії з однією адресою і дрони, які, за даними митників, існували лише на папері. Ми розклали цей масив.

Дізнатися більше	
War	>
Вивчення Інтерактивних Географічних Карт	>
Придбання Історичної Літератури Та Книг	>

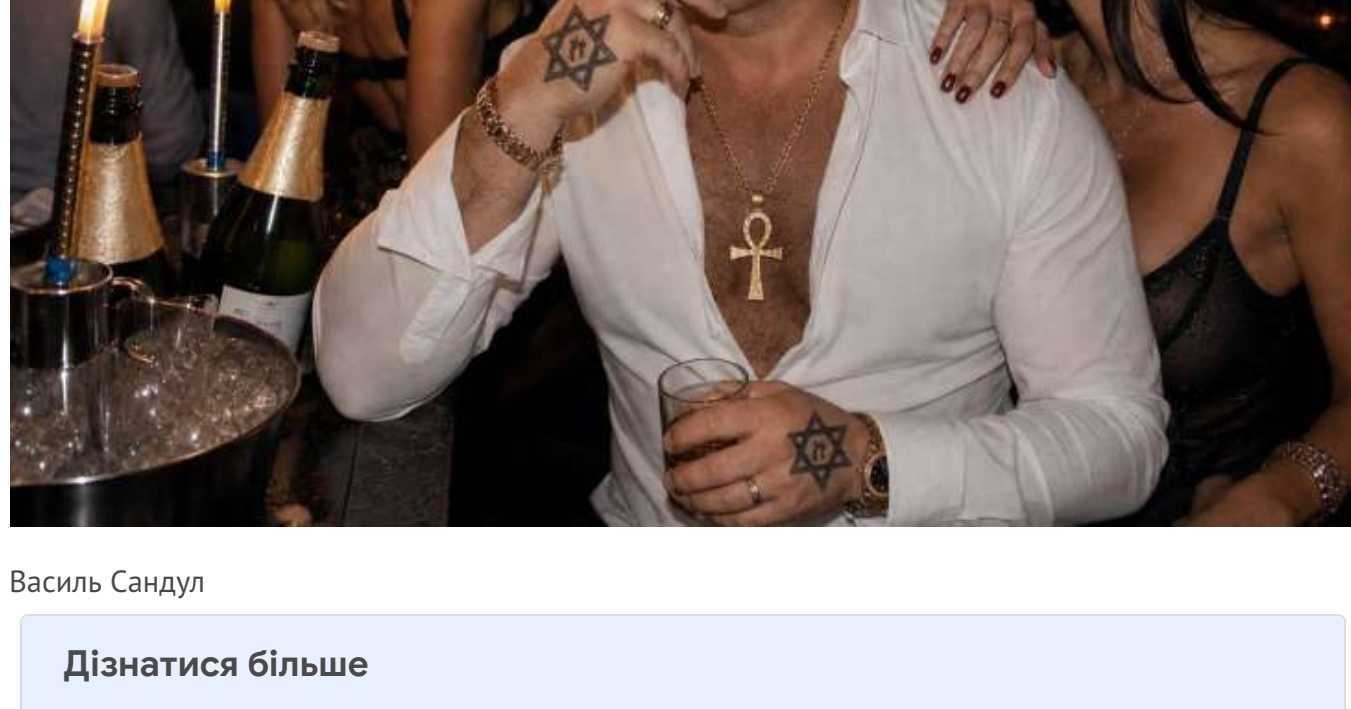
Є один спосіб зрозуміти, як працює схема, не маючи жодного інсайдера: читати те, що ніхто не ховає. Митні декларації, реєстр юридичних осіб, дані створення сайтів, рішення регулятора. Кожен із цих документів окремо нудний. Разом вони інколи складаються в картину, яку не змогли б намалювати й десять анонімних джерел. Цей текст — спроба скласти таку картину з відкритих даних навколо мережі імпортерів, яку в публікаціях останнього року називають **Black Audit**.

Штраф, з якого все почалося

На початку серпня 2026 року Національний банк оштрафував АТ «Банк «Український капітал» на 42,5 мільйона гривень. Формулювання стандартне — порушення вимог законодавства у сфері запобігання відмиванню коштів. Два мільйони з цієї суми наклали окремо: за невиконання закону про валюту та валютні операції. Для банку, річний прибуток якого приблизно вдвічі менший за штраф, це не адміністративна неприємність, а вирок бізнес-моделі.

Рішення НБУ не називає клієнтів і не описує схем. Але воно фіксує головне: в установі не працювала процедура перевірки документів за валютними операціями. Іншими словами, гроші могли йти за кордон під контракти, яких ніхто не читав. Це необхідна умова для всього, про що йтиметься далі. Не достатня — але без неї нічого з описаного нікче не мало б сенсу.

Розслідування «Телеграфу» від 18 серпня пов'язало цей штраф із мережею фінтичних імпортерів одягу та взуття: компанія, що за два роки трічі змінила назву й трічі — засновника, сайти двох «незалежних» фірм, створені в одну хвилину 22 жовтня 2025 року на одному конструкторі, офісна адреса, за якою зареєстровано ще два десятки товариств. Через одну таку компанію, за документами, пройшов імпорту щонайменше на 800 мільйонів гривень. Тримують цей мийно-пральний інфраструктурний майданчик Василь Сандул та Євген Кулибаба.



Василь Сандул

Дізнатися більше	
Дослідження Історії Східної Європи	>
Придбання Історичної Літератури Та Книг	>
War	>



Євген Кулибаба

Дізнатися більше	
Вивчення Інтерактивних Географічних Карт	>
Вивчення Воєнної Історії	>
Придбання Військового Спорядження	>

Дев'ять імпортерів, один постачальник

Автомобільна частина масиву починається з чотирьох пар «український імпортер — іноземний постачальник», встановлених за митними даними бази ImportGenius. ТОВ «МОДАЛ» (ЄДРПОУ 45466713) отримує машини від литовської MB CARWAY. ТОВ «МАРМАРИС ГРУП» (45481857) — від угорської AWELINA TRADE KFT. ТОВ «АНТАНТА ПРОМТОРТ» (44661770) — від канадської ALPHA EXPORT AUTO. ТОВ «МЕГА-ПРАЙД» (44093183) — від естонської REDBUSAVTO OÜ.

Цікаве починається, коли дивитися не на імпортерів, а на постачальників. У MB CARWAY, крім «МОДАЛУ», є ще один український клієнт — ТОВ «АВТО-КЛІПЕНС ЕКСПЕРТ» (45313848). А в AWELINA TRADE KFT, крім «МАРМАРИС ГРУП», їх ще вісім: «ОЛІФЕР» (45702278), «БЕРЕК ГРУП» (45829548), «ТОП ГАН АВТО» (45869643), «БІЗ ІНТЕРПРАЙЗ» (45272042), «КРЕДІКС» (45854506), «ТРАНС ВЕСТ ЛОГІСТИК» (40634099), «МОВАРО» (46091680), «ІМПАКСІС-АВТО» (45639713).

Дев'ять українських товариств, які купують автомобілі в одного угорського постачальника. Подивіться на коди: 452, 454, 456, 457, 458, 459, 460. Це не старі компанії з історією — це реєстрації 2023–2024 років, майже послідовні. Так виглядає не ринок, а конвеєр: фірми створюються під потік, а не потік шукає фірми. Чи є в них спільні бенефіціари, адреси, бухгалтери — питання до ЄДР, і воно поки без відповіді.

Але одна угорська компанія, яка обслуговує дев'ять новостворених українських ТОВ, — це ознака, яку будь-який комп'ютер-офісер зобов'язаний помітити. У «Українському капіталі», судячи зі штрафу, не помітили.

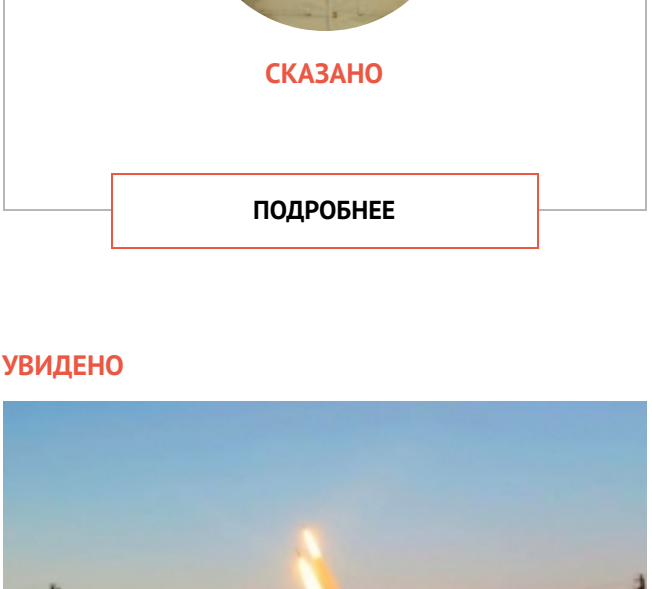
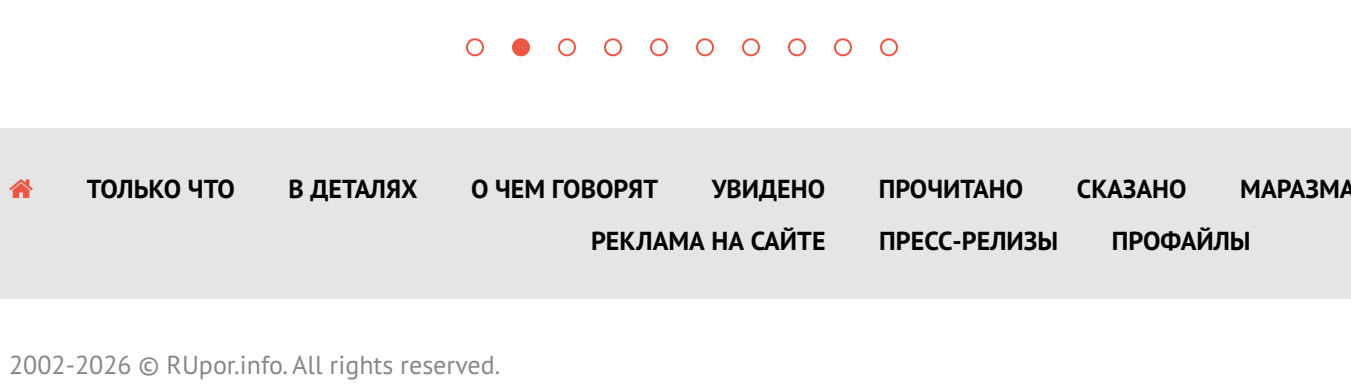
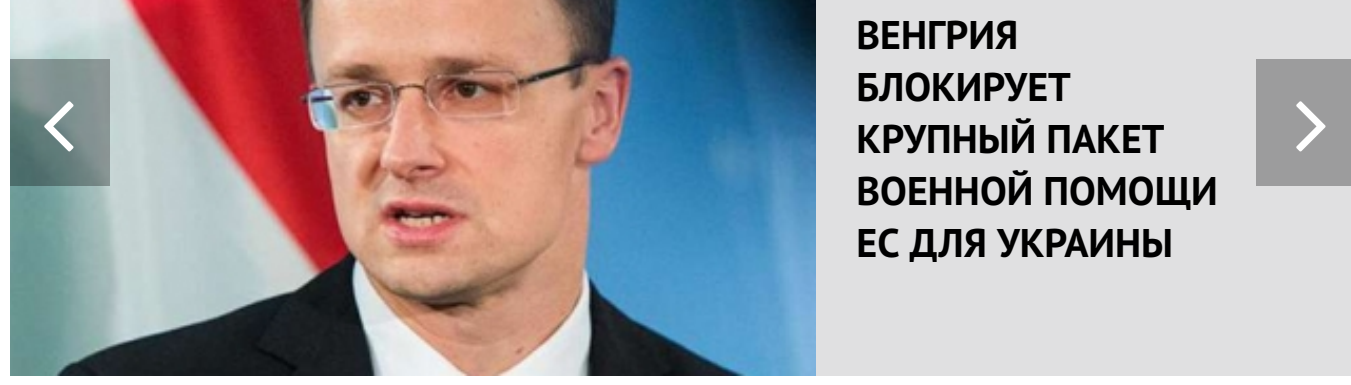
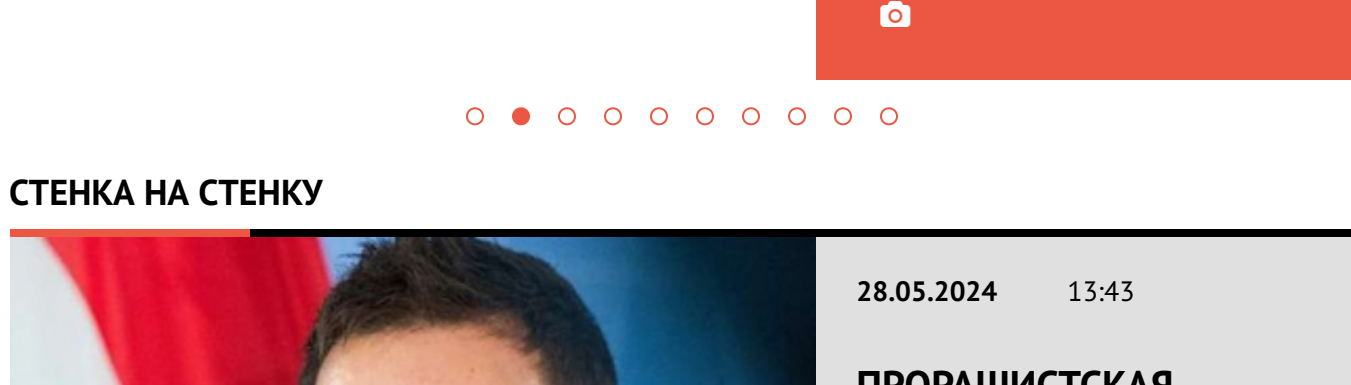
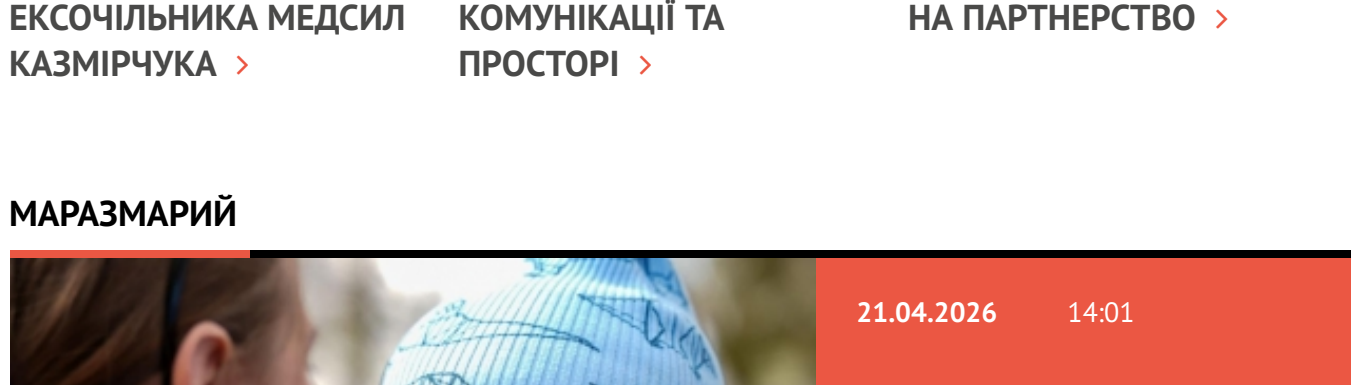
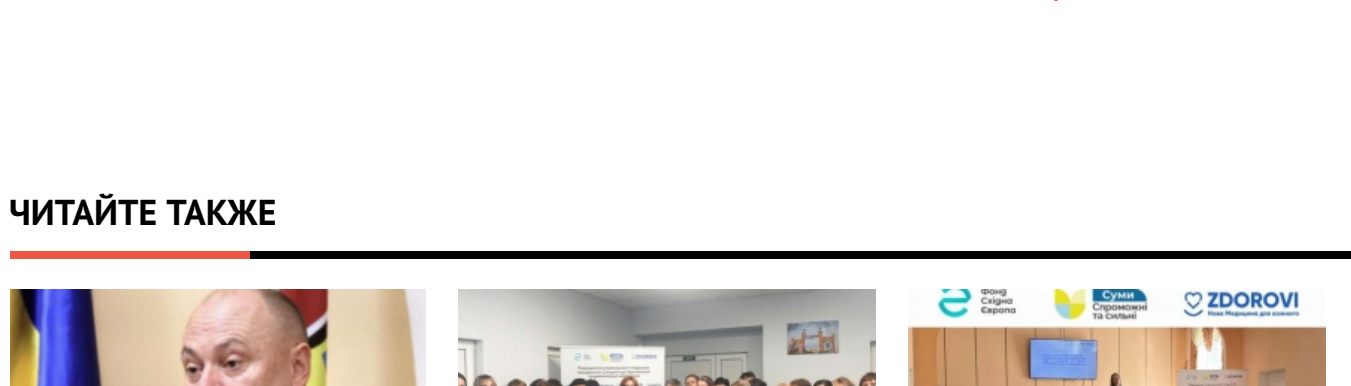
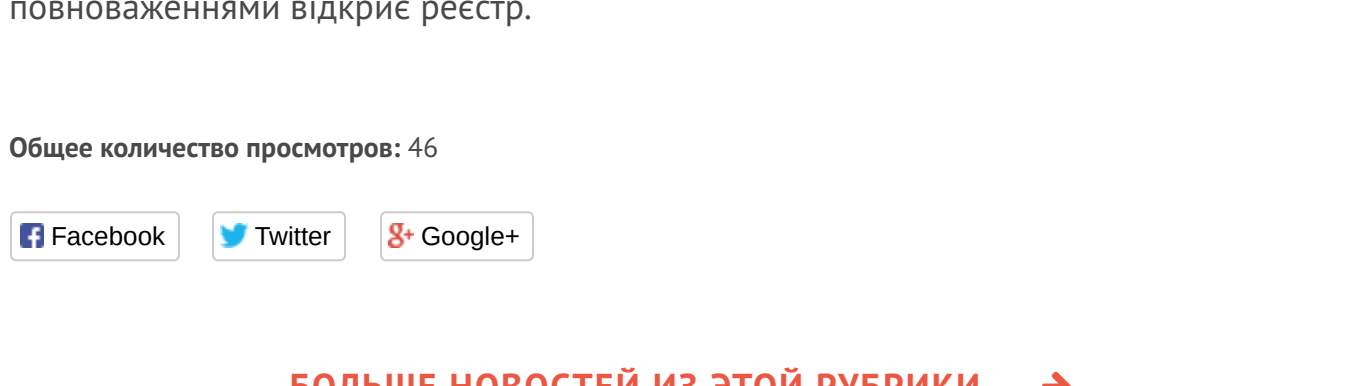
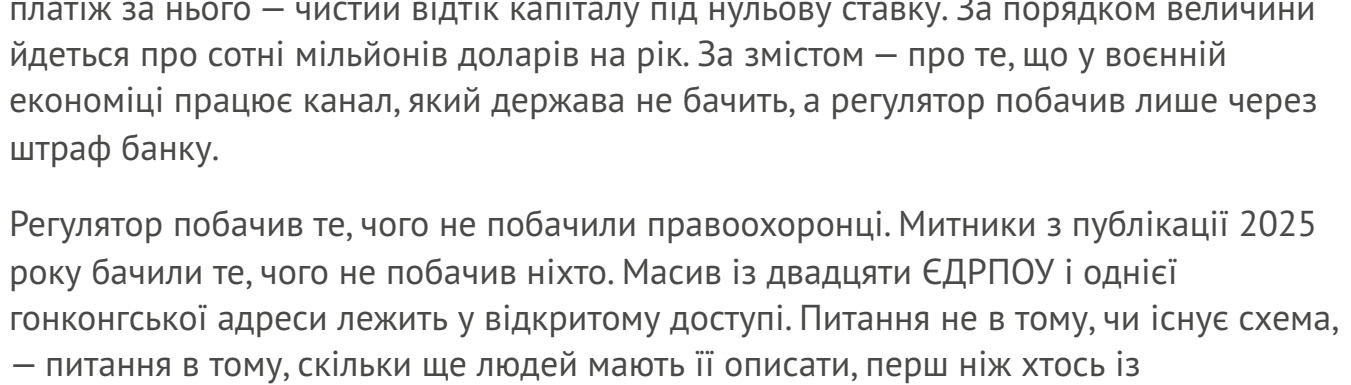
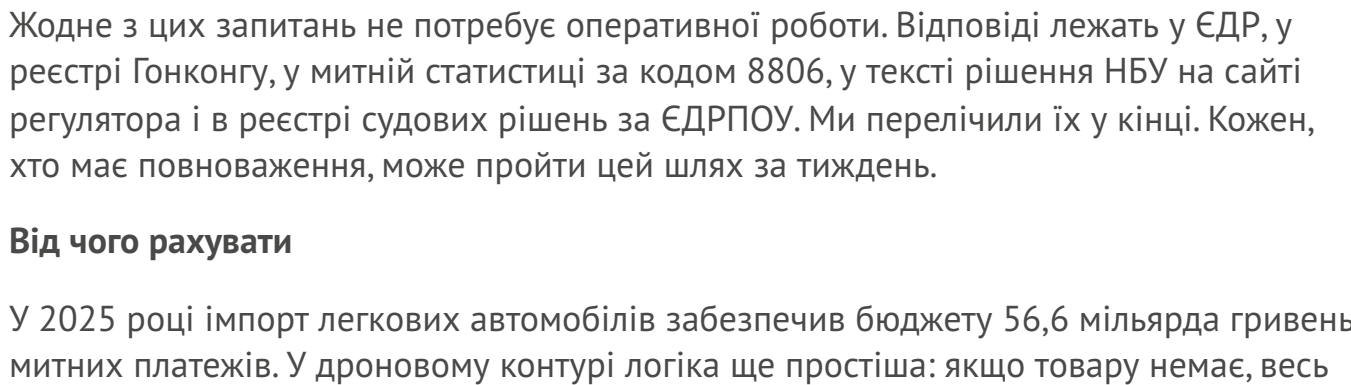
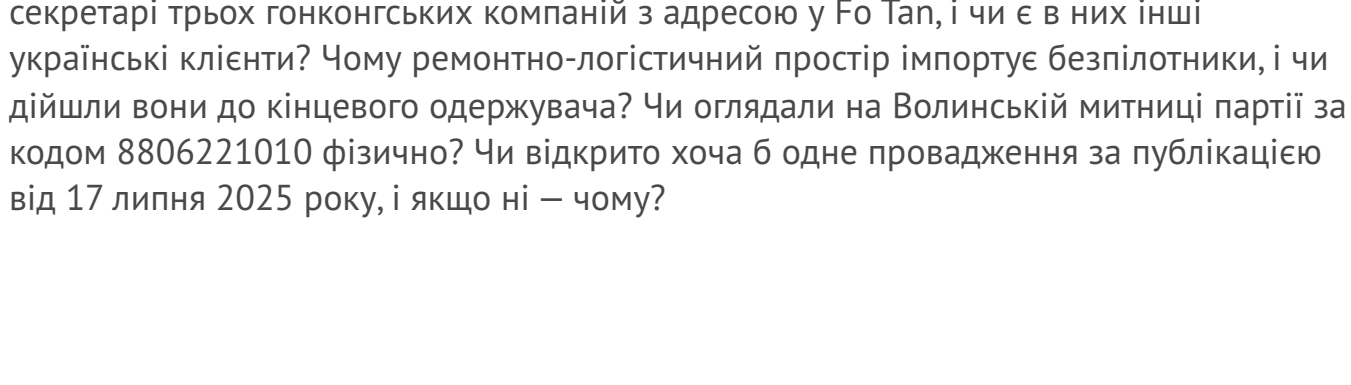
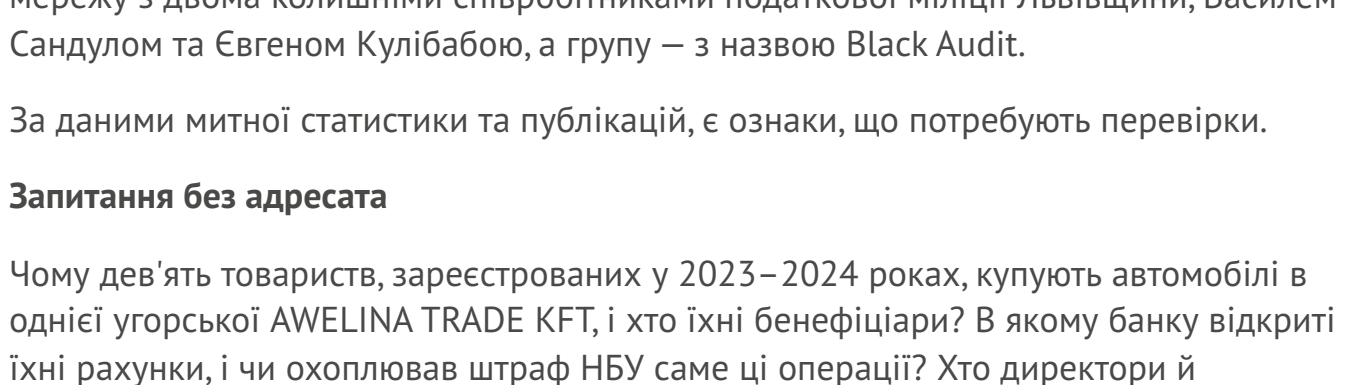
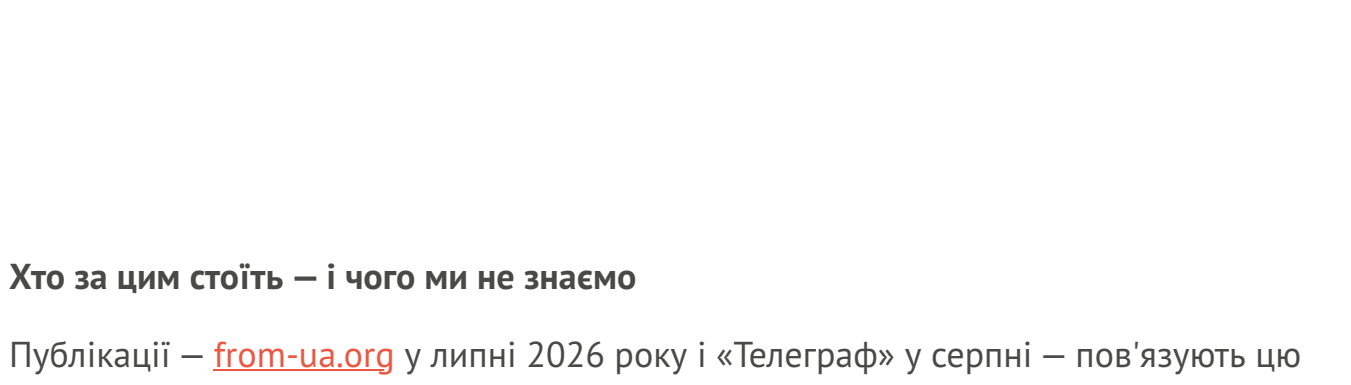
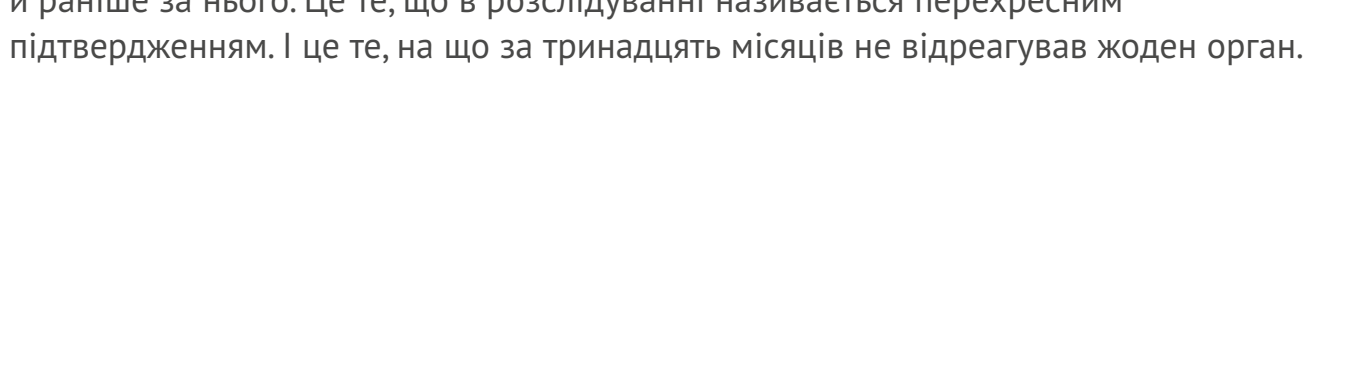
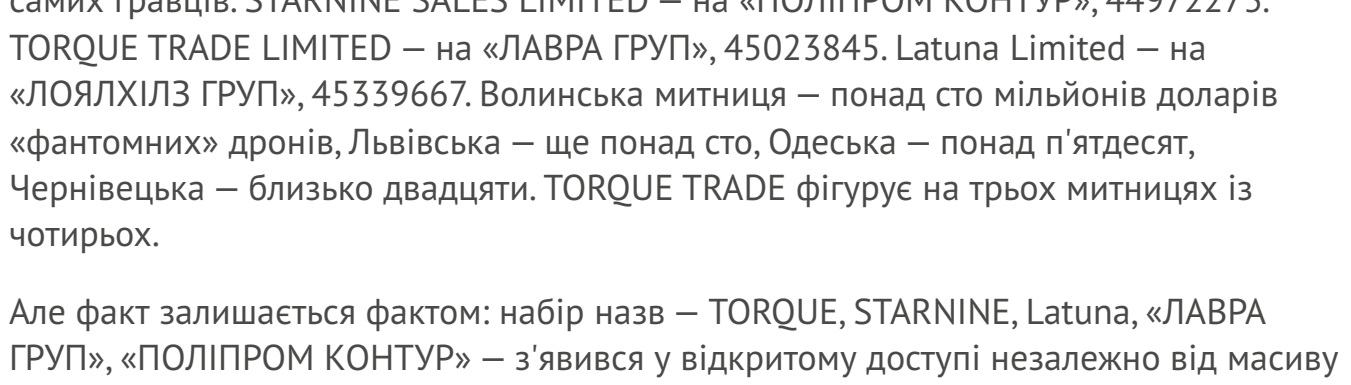
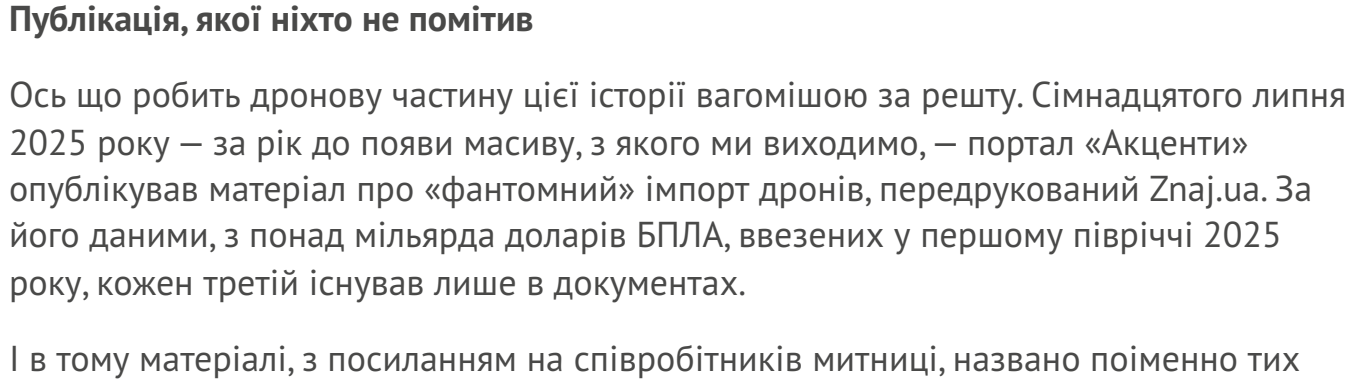
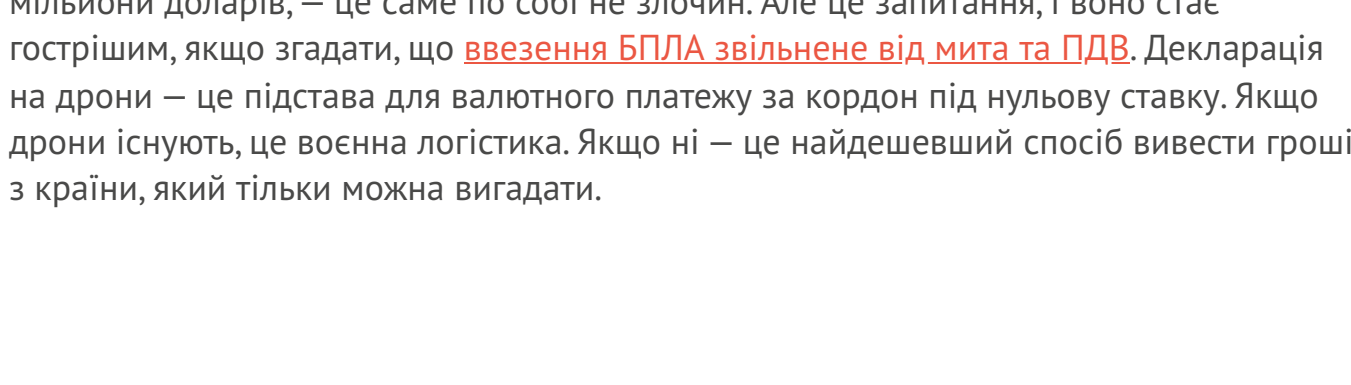
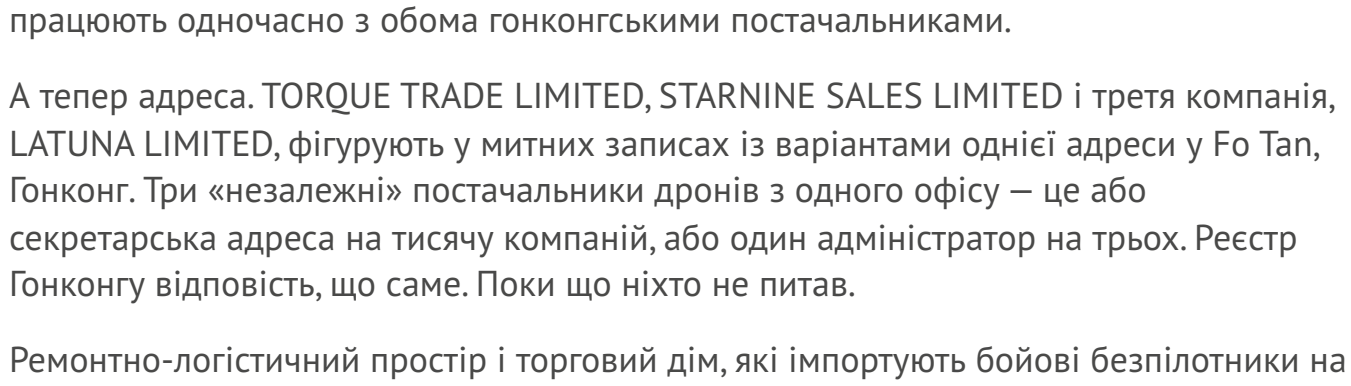
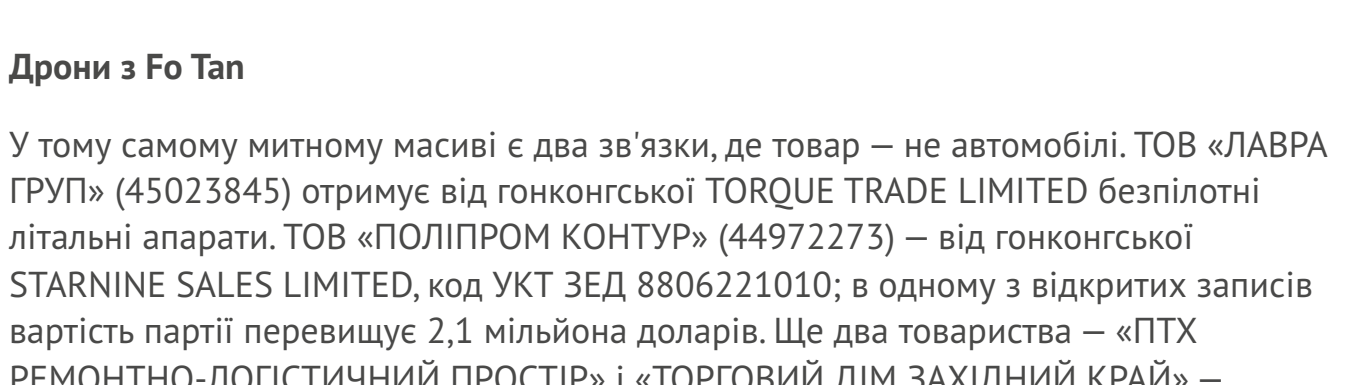
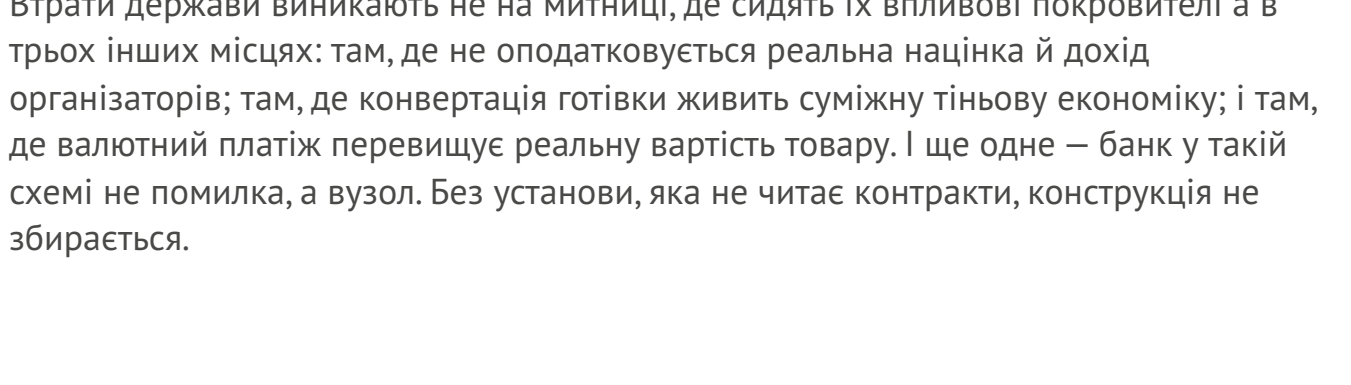


Як це працює — за словами ринку

Тут ми переходимо від документів до свідчень, і чесно про це попереджаємо. Механізм, який описують учасники ринку та **публікації**, відзняється від класичного заниження митної вартості, і саме цим він цікавий.

Автомобілі реальні. Їх заздалегідь підбирають під конкретних покупців — фізичних осіб, які платять готівкою. Але ця готівка не заходить на рахунок як оплата за машину. Її продають на тиньовому ринку тим, кому потрібен кеу, і обіди на безготівкову гривню, яка вже надходить на рахунок ТОВ-імпортера. За безготівку купується валюта. Валюта йде нерезиденту за імпортним контрактом. Товарство в цій конструкції не купує автомобіль — воно стоїть прокладкою між фізичною особою, готівковим ринком, банком і закордонним одержувачем.

Втрати держави виникають не на митниці, де сидять їх впливові покровителі а в трьох інших місцях: там, де не оподатковується реальна націнка й дохід організаторів; там, де конвертація готівки живить суміжну тиньову економіку; і там, де валютний платіж перевищує реальну вартість товару. І ще одне — банк у такій схемі не помилка, а вузол. Без установи, яка не читає контракти, конструкція не збирається.



СКАЗАНО

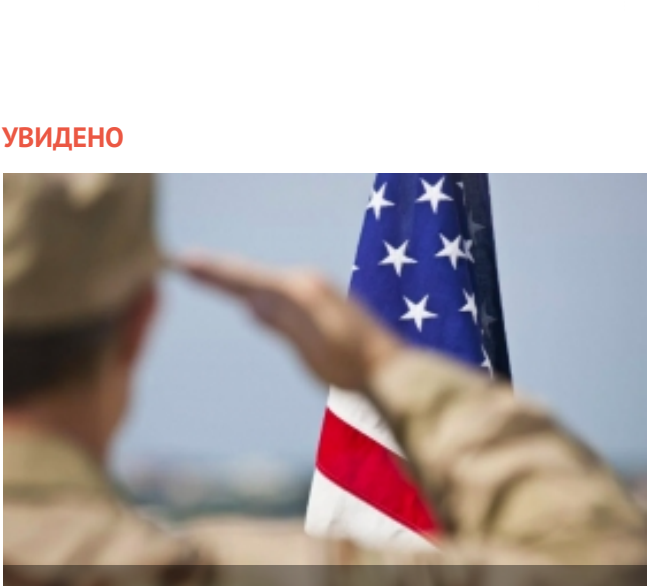
ПОДРОБІШЕ

УВИДЕНО



19.07.2022

“ВІЙНА БУДЕ ПРОДОВЖУВАТИСЯ”: В ЄВРОПІ ОБІЦЬЮЮТЬ УКРАЇНІ БІЛЬШЕ ЗБРОЇ >



Ihr Konto füllt sich per Kt: ab 250€

Nervold KJ

УВИДЕНО



Ihr Konto füllt sich per Kt: ab 250€

Nervold KJ

УВИДЕНО



УКРАИНА НИЧЕГО НЕ ОТДАДЕ И ВЕРНЕТСЯ НА ДЛИТЕЛЬНУЮ ВОЙНУ В УКРАИНЕ - ГЛАВА NORTHROP GRUMMAN >

