

# СЕКРЕТНИЙ ФЛОТ ПУТІНА

Бізнес-редактор британського політичного і культурного журналу *New Statesman* Вілл Данн у своїй статті нагадує, що сотні західних компаній після широкомасштабної агресії Росії проти України 24 лютого 2022 року закрили свої представництва в РФ та забрали з неї свої активи. Однак є група західних компаній, які стримують санкції ЄС і підтримують надходження грошей до російської військової машини. Йдеться зокрема про танкери грецьких судноплавних компаній, котрі повернулися до російських портів.

Автор пояснює, що оскільки інші судноплавні лінії відмовилися приймати російський експорт, а вартість перевезення російської нафти зросла, то Греція успішно лобювала послаблення санкцій щодо російської нафти. Торговельний флот, яким керує невелика група західних олігархів, забезпечує надходження грошей до російської скарбниці.

Бізнес-редактор цитує фрагмент дослідження Робіна Брукса – головного економіста Інституту міжнародних фінансів, торгової асоціації глобальної галузі фінансових послуг, яке показало справжні масштаби залучення Греції в російську економіку: «Росія залежить від західної транспортної інфраструктури для продовження війни».

Брукс підкреслює, що російська економіка тримається на нафті: за останні два десятиліття Росія заробила при-

близко в чотири рази більше грошей на нафті, ніж на газі, заробивши майже 3,5 трильйона доларів від експорту сирої нафти. Економіст цитує Джона Маккейна, який назвав Росію «заправкою, що маскується під країну». Більшість (70-85 відсотків) сирої нафти вивозиться з неї танкерами.

Вілл Данн наголошує, що війна в Україні створила величезну можливість для надприбутків. За його словами, один із найпоширеніших маршрутів транспортування російської нафти пролягає від балтійського порту Приморськ через Середземне море та Суецький канал до західного узбережжя Індії. Вартість доставки за барель становить 7,67 доларів США за барель. Це ціна, яка за даними компанії *Argus Media*, що займається аналізом нафтового ринку, включає «компонент санкцій» у розмірі 3,50 доларів США. Тобто танкер *Aftama*, який завдяки вторгненню Росії в Україну здійснює таку подорож із повним завантаженням 700 000 барелів сирої нафти *Urals*, може отримувати за рейс додаткові 2,45 мільйона доларів США.

Мішель Візе Бокманн (*Michelle Wiese Bockmann*), старший аналітик *Lloyd's List Intelligence*, стверджує, що серед танкерів, які перевозять російську нафту, на початку цього року премії понад 10 мільйонів доларів за рейс були «звичним явищем». Саме ці прибутки є причиною того, що держава-член ЄС надає економічну підтримку російському вторгненню.



Фото Angelos Tzortzinis / AFP (Фото ANGELOS TZORTZINIS / AFP через Getty Images)

Автор статті звертає увагу на те, що ця підтримка водночас і дипломатична. Так, на саміті G7 у 2022 році найбільш економічно розвинені держави світу взялися обговорювати тему обмеження ціни на російську нафту. Повне ембарго було ризикованою ідеєю: воно могло спричинити рецесію на Заході. Логіка обмеження полягала в тому, що часткове ембарго обмежить потік грошей до військової машини Путіна, водночас мінімізуючи втрати, які відчувають західні компанії та споживачі. Однак Греція разом з Мальтою та Кіпром, котрі також мають чималий танкерний флот, перешкодили обмеженню цін.

Вілл Данн нагадує, що країнам-членам ЄС знадобилося ще шість місяців, аби встановити граничну ціну, яка діє з 5 грудня 2022 року. За цей час, за даними ООН, в Україні загинули понад 2000 мирних жителів.

Автор статті зазначає, що Польща наполягала, аби ціна російської нафти мала бути обмежена на рівні 20 або 30 доларів за барель. На думку вже згаданого Брукса, це було б дуже суттєвим ударом по грошовій машині Росії. Але, як пише Вілл Данн, рішучі зусилля Греції та її союзників підняли обмеження вдвічі вище – до 60 доларів за барель. Відтак гранична ціна G7 не стала шоком для Росії.

Вілл Данн зазначає, що більшість грецьких судноплавних фірм є приватними, сімейними підприємствами, їх не хвилюють моральні наслідки їхньої торгівлі. «У міру того як клеймо російської нафти зростає, транспортувати її стає вигідніше», – каже Брукс.

Автор статті додає, що пляму російської нафти можна змити й подальшим лобіюванням: після того, як український уряд додав п'ять грецьких судноплавних компаній до списку «міжнародних спонсорів війни», Греція знову заблокувала запровадження подальших санкцій і вивільнення сотень мільйонів євро для ЗСУ.

У статті слушно наголошується, що хоча населення Греції, Кіпру і Мальти становить менше трьох відсотків ЄС, але від імені кількох людей ці країни успішно обмежили рішучі дії проти російської економіки.

Автор зауважує, що варто поцікавитись, наскільки грецькими (чи кіпрськими, чи мальтійськими) є компанії, що займаються проросійським лобіюванням. Понад 40 відсотків робочої сили на судах трьох названих країн не є греками (глобальне судноплавство значною мірою залежить від Філіппін – кожен четвертий торговельний моряк в усьому світі є філіппінцем), а порти, до яких причалюють ці судна, належать закордонним нафтовим компаніям і нафтопереробним заводам. Грецькі судноплавні компанії давно стверджували, що забезпечують близько 7 відсотків ВВП своєї країни, приблизно стільки ж, скільки туристична індустрія. 2015 року розслідування Reuters констатувало, що судноплавство становить лише 1 відсоток ВВП Греції.

«Найважливіше те, що який би внесок у плані зайнятості не зробили власники суден, вони не сплачують корпоративний податок у Греції, – йдеться в статті. – У країні, яка пережила боргову кризу та період жорстокої економії, де реальна заробітна плата впала на 40 відсотків з 2007 року, невелика група сімейних підприємств не сплачує корпоративний податок (податкові пільги прописані в конституції Греції) з 1953 року. Фактичні грецькі судновласники можуть жити (як і багато інших олігархів) за кордоном. Багато хто вибирає Лондон. Бо у Великобританії не треба платити податок, якщо доходи отримують за кордоном».

Це не винятково грецький феномен, зауважує бізнес-редактор New Statesman. Мовляв, торговельний флот, який обслуговує гангстерську державу Путіна, залежить

від фінансових установ у Великобританії та США. Аналіз Мішель Візе Бокманн показує, що третина всіх танкерів, які перевозять нафту з Росії через Балтійське та Чорне моря, застрахована на Заході.

Вілл Данн пише, що минулого року судновласники скористалися можливістю розпродати старі кораблі, на які раптово з'явився попит. «Ми бачимо все більше і більше танкерів, які раніше експлуатувалися грецькими або кіпрськими, а тепер належать якійсь дивній підставній компанії», – каже Брукс. «Було багато посередників, – додає Бокманн, – тому хтось продасть свій танкер компанії, яка виглядає легальною, а потім через шість тижнів вони дізнаються, що у нього новий власник».

Автор зазначає, що «в той час, коли Росія спустошувала українські міста та викрадала тисячі українських дітей, західні компанії отримували нагороди від процвітаючого ринку для кораблів, які допомагали фінансувати війну Путіна». З ним погоджується Бокманн: «Це робили всі, від найчеснішої норвезької компанії, яка відповідає вимогам екологічних, соціальних стандартів і стандартів управління (ESG), до... уряду Лівії. Всі збагачувалися».

Вілл Данн акцентує, що старі кораблі стали новими членами «темного флоту» – строкатої колекції танкерів (керуваних підставними компаніями, які приховують своїх справжніх власників), які плавають під прапорами Панами, Ліберії чи Габону, і які працюють виключно в транспортуванні санкційної нафти. Бокманн каже, що за останні 18 місяців розмір темного флоту подвоївся до майже 500 суден.

Бізнес-редактор New Statesman приходять до такого висновку: «Ніхто, хто заправляє свій автомобіль у Великій Британії, Європі чи G7, не може сказати, що бойкотував російську нафту. Британія, яка раніше імпортувала 18 відсотків свого дизельного палива з Росії, заборонила імпорт російського палива наприкінці 2022 року. Але в квітні Центр досліджень енергетики та чистого повітря (дослідницька організація у Фінляндії) виявив, що російська нафта експортувалася до країн «пральні», включаючи Індію, Китай і Туреччину, упродовж року після вторгнення Росії в Україну. Ці країни переробляють російську нафту та реекспортують її як індійське або турецьке паливо на Захід і в G7. За рік після вторгнення Великобританія імпортувала 5,3 мільйона тонн палива з країн «пральні».

Для Робіна Брукса цей аморальний бізнес означає втрачену можливість для рішучих дій «Захід має силу втягнути Росію у фінансову кризу, оскільки вартість рубля дуже залежить від торгівлі Росії», – стверджує він.

Автор статті переконаний, що обираючи напівзаходи, віддаючи пріоритет британським і американським споживачам над українськими цивільними, російська нафта дістала час, аби обійти санкції.

Робін Брукс вважає, що подальше зниження ліміту ціни до 50 доларів і додавання нафтових танкерів до списку забороненого експорту призведе до «негайного удару по фінансовій стабільності Росії». Без них, каже він, залишається спостерігати, як західні компанії наживаються на знищенні українських міст, і запитувати: «Що, власне, робить ЄС?»

**Вілл ДАНН,**  
бізнес-редактор New Statesman

<https://www.newstatesman.com>  
5 серпня 2023

*Підготувала Вікторія О. Романчук*