

Порт окупації: що стоїть за «тендерами» на мільярди в захопленому Маріуполі

Маріупольський порт перетворюється на один із головних логістичних хабів окупантів для експорту крадених українських ресурсів – в першу чергу вугілля, зерна та металу.

Попри те, що українські експерти стверджують, що росіяни не можуть і не будуть відновлювати Маріупольський порт, Кремль активно вкладається у збільшення потужностей окупованих терміналів. Для Москви Маріуполь – логістична знахідка, яку слід терміново реконструювати: не з гуманітарною, а з цілком грабіжницькою метою.

USM отримав у розпорядження тендери, які окупанти проводили для розширення порту Маріуполь, та поспілкувався з очільником Центру вивчення окупації Петром Андрющенком, аби з'ясувати, які російські компанії пов'язані з цією злочинною діяльністю.

З 2024 року РФ незаконно вивезла понад 120 тисяч тонн українського коксівного вугілля. За даними Служби зовнішньої розвідки, все це – з окупованого Донбасу, через термінали Маріуполя. Зазначимо, Маріупольський порт – найбільш глибоководний серед тих, що Кремль окупував з 2022 року і, фактично, найглибоководніший порт в своєму регіоні.

До початку повномасштабної війни паспортна глибина підхідного каналу становила 9,15 м, а в акваторії – до 9,75 м. Це дозволяло приймати судна з осадкою до 8 м і довжиною до 240 м, а не лише судна типу «ріка-море».

Інші окуповані порти материкової України мають глибини, обмежені для повноцінного морського фрахту. Наприклад, Бердянськ здатен приймати судна з осадкою до 7,9 м, але має інші обмеження маневреності.

Судна Alpha Hermes, Victoria V, Alfa-1 та інші доправляли вугілля до портів у Росії, Туреччині, Алжирі. Частина рейсів

маскувалась – наприклад, судно Sv. Nikolay вимкнуло транспондер і здійснило «транзитну зупинку» у порту Темрюк, де росіяни переоформили вантажні документи, вказавши начебто інший порт завантаження.

Відправником вказали компанію Green Rabbit Limited, зареєстровану в Гонконзі, але пов'язану з громадянами РФ.

Наразі з порту вивозять до 60 тисяч тонн вугілля щомісяця, а кожні два тижні завантажуються щонайменше п'ять суден. На причалах також накопичується каолін – хоча його тимчасово не вивозять, аналітики припускають, що це – лише логістична павза.

Тим часом РФ модернізує порт, аби довести його потужність до 12 млн тонн на рік. Реконструкція терміналів і ремонт інфраструктури – не для людей і не для розвитку регіону, а для нової хвилі грабунку українських ресурсів.

«Росіяни роблять міжнародний хаб, – прокоментував керівник Центру вивчення окупації Петро Андрющенко. – Порти (ред.: на тимчасово окупованих територіях) працюють вже здебільшого на експорт. І те, що виходить, особливо з Маріупольського порту, напряму далі йде без перевантаження вже в інших портах. Це тіньовий експорт».

Поки російські медіа й чиновники «ДНР» бідкаються на стан порту, насправді його інфраструктура активно відновлюється – у режимі напівпублічних тендерів. Документи, які отримала редакція USM, свідчать: окупанти вкладають у портову реконструкцію сотні мільйонів рублів, переважно через фіктивні та підконтрольні компанії.

Основна ціль – створення вузла для перевалки вугілля та зерна. Вивчені тендери чітко сигналізують: росіяни не просто «латають дірки» – вони будують інфраструктуру під логістику масового вивозу сировини. Вже у 2023 році окупаційна адміністрація Маріуполя підписала десятки контрактів на реконструкцію портових потужностей, зокрема:

- Ремонт причалу №3 – договір з ТОВ «Стройгазмонтаж-М», сума – 146 млн руб. (1,832 млн доларів);
- Ремонт під'їзних залізничних колій до порту – АО «СтальПуть», 112 млн руб (1,405 млн доларів);

- Модернізація портового елеватора – компанія 000 «ЮгТехМонтаж», понад 92 млн руб. (1,154 млн доларів);
 - Поставка нової навантажувальної техніки – 000 «КранСпецПоставка», ще 67 млн руб. (841 тис. доларів).
- У більшості логістичних проектів фігурує АО «РЖД» (Російські залізниці), яка через дочірні компанії бере участь у тендерах на ремонт колій, реконструкцію терміналів та закупівлю обладнання. Формально – для «соціально-економічного відновлення», але в реальності – для побудови постійного маршруту експорту вугілля з Донбасу.

РЖД уже тестувала маршрут «Шахти – Донецьк – Новоазовськ – Маріуполь – Темрюк» і навіть вивозила партії вугілля залізницею з подальшим перевантаженням у порту.

Так, тендерна процедура № 76188717 була проведена у форматі запиту комерційних пропозицій. Російська держкомпанія «Росморпорт» провела закриту тендерну процедуру на обслуговування днопоглиблювального судна «Уренгой» у порту Маріуполя. Йдеться про роботи в районі Вугільної гавані – це частина окупованого міста, де Росія намагається відновити та модернізувати портову інфраструктуру.

Тендер на агентування земснаряда «Уренгой» для днопоглиблення на підхідному каналі Вугільної гавані порту Маріуполь в інтересах РФ

Закупівля проходила у форматі запиту комерційних пропозицій – тобто без відкритих торгів і без широкого конкурсу. Цей тип процедури зазвичай використовують, коли хочуть швидко вибрати виконавця або оцінити орієнтовну вартість майбутнього контракту. Відповідальною за комунікацію з учасниками призначено Наталію Братишеву, яка працює у філії «Росморпорту» в Астрахані. Усі документи були подані через електронну платформу РТС-Тендер.

Формально це лише етап збору пропозицій, але з огляду на характер закупівлі та місце виконання – Маріуполь на окупованій території – можна припустити, що «Уренгой» готується до чергового етапу днопоглиблення, яке має стратегічне значення для відновлення судноплавства в порту.

Фіктивні гравці з кримською пропискою

Більшість компаній, які отримали підряди на реконструкцію порту, – маловідомі структури, зареєстровані в окупованому Криму або на півдні Росії. Вони часто мають спільних бенефіціарів, а в деяких випадках – і однакові контактні дані. Наприклад:

- 000 «ЮгТехМонтаж», що виконує монтаж портового елеватора, раніше фігурувала у контрактах з портом у Севастополі, а її засновник пов'язаний із низкою фірм, які обслуговують кримську портову інфраструктуру;
- АО «СтальПуть», яке ремонтує під'їзні залізничні колії до Маріуполя, входить до холдингу, пов'язаного з Міноборони РФ. Водночас ця компанія обслуговувала логістику російських військових баз у Таганрозі та окупованій Макіївці;
- 000 «КранСпецПоставка» спеціалізується на «швидких» постачаннях техніки без тендерів. Її менеджери раніше працювали у сфері воєнної логістики.

Окупаційна адміністрація проводила тендери з підозріло низькою переможною ставкою. Так, у тендері №72385443 на проведення аналізу відповідності технічної документації стартова ціна контракту становила майже 16 млн рублів (200,6 тис. доларів). Але перемогла компанія, яка погодилася виконати роботи за 4,5 млн рублів (56,4 тис. доларів) – це лише 28% від початкової суми. Інші учасники пропонували 11,25 та 15,27 мільйона рублів. Всі заявки були допущені, що лише підтверджує попередню домовленість між учасниками.

Тендер на розробку техдокументації на оснащення об'єктів безпеки мореплавства Маріупольського морського порту Закупівлю організувало російське держпідприємство «НИКИМП», яке займається вимірювальними приладами. Юридична адреса цієї компанії знаходиться у т.о. Севастополі.

Фактично, тендери виграють «свої для своїх» – компанії з досвідом роботи на окупованих територіях або у воєнному сегменті.

Жоден з оприлюднених тендерів не був зареєстрований у російському федеральному реєстрі держзакупівель. Усі процедури відбуваються через «локальні платформи» псевдоутворення «ДНР», без прозорості, конкурсів і навіть чітких техзавдань. При

цьому бюджети на реконструкцію постійно зростають: наприклад, модернізація причалу №3 зросла вдвічі впродовж шести місяців. «Це відмивання грошей. Ну це щоб сто відсотків отримували свої просто і все. Це не лише з портом, це скрізь така історія», – зазначив керівник Центру вивчення окупації.

Деякі підряди оформлюють заднім числом. В одному випадку, згідно з документами, техніка мала бути доставлена за два дні до підписання контракту.

Міжнародна тиша і юридична порожнеча

Окуповані території росіяни не просто контролюють – вони планомірно інтегрують у свою воєнно-економічну систему. І Маріупольський порт у цій схемі виконує критичну функцію. Його не модернізують заради відновлення чи гуманітарних вантажів. Його відбудовують для експорту награбованого. Усе це – ресурси, які належать Україні, але через цей порт вони можуть опинитися на світовому ринку під виглядом російської продукції.

Тендер на виконання водолазних робіт з огляду підводної частини буксирів: «Капітан Меркулов», «Капітан Маркін», «Портовик» в інтересах РФ

Західні партнери України визнали вивезення зерна з окупованих територій мародерством ще у 2022 році. Але після цього – тиша. Жодна з фірм, які беруть участь у реконструкції Маріупольського порту, не потрапила під санкції. Жоден логістичний маршрут не був заблокований.

Натомість ми бачимо створення повноцінної експортної вертикалі: від захопленого поля – до модернізованого елеватора і вивантаження на судно. І всі учасники цієї вертикалі залишаються безкарними.

У геополітичній карті Росії Маріупольський порт займає місце значно важливіше, ніж просто транзитний вузол. Це – символ та інструмент анексії. І він потрібен Кремлю не для цивільного життя на захопленій території, а для закріплення економічного контролю над Донбасом та Азовським узбережжям.

Натомість Петро Андрющенко переконаний, що коштом українських ресурсів окупанти намагаються мінімізувати втрати в російській економіці. Фактично росіяни вивозитимуть усе, що зможуть.

«Це абсолютно комерційна історія, яка дозволяє їм трошки нівелювати негативні економічні наслідки, наскільки це можливо. Зараз ворог вивозить суто сировину – це вугілля, це руда, це коалін. А це кризова історія на території Росії. Тобто тут майже нульова субвартість. І це дозволяє хоч якось їм балансувати», – наголосив Андрющенко.

Навіщо Росії порт у зруйнованому місті

Після того як російські війська зруйнували понад 90% міської інфраструктури, жодних реальних передумов для відновлення Маріуполя як цивільного центру немає. Але є порт. І якщо в місті мешкає вчетверо менше людей, ніж до війни – це не заважає порту працювати на повну.

За задумом РФ, порти Азовського узбережжя – Маріуполь і Бердянськ – мають стати новими експортними воротами для захоплених регіонів Донбасу, Запоріжжя, Луганщини. Плани включають:

- запуск поромного сполучення з Кубанню;
- розбудову залізничних гілок до Темрюка і Таганрогу;
- створення єдиного логістичного хабу через Керченський міст, включно з портами Криму.

Схема залізничного сполучення РФ з окупованими Сходом та Півднем України

Це – фактична економічна анексія, що має закріпити військову. Маріуполь в ній відіграє роль перевалочного пункту не лише для сировини, а й для пропаганди: мовляв, «інтеграція успішна, життя повертається, бізнес працює».

Втім, якщо у 2022–2023 роках Кремль ще намагався приховувати масштаби вивозу українських ресурсів, то зараз – вже ні. Навпаки: ідеологія «Азовської губернії» базується на простому принципі – віддати захоплене російському капіталу. Вугілля, зерно, метали, коалін – усе це розглядається як військова контрибуція, коштом якої Росія веде війну.

І поки на фронті триває боротьба за кілометри, в тилу окупанти вже рахують тонни. Вивозять вагонами, завантажують на судна, оформлюють фіктивні сертифікати. А порт, який формально «не працює», працює як годинник.

Попри цю очевидну картину, на міжнародному рівні ситуація з

Маріуполем залишається малопоміченою. Лише епізодично згадуються випадки нелегального експорту зерна чи металу. Але ніхто системно не говорить про створення на базі українського порту військово-логістичного вузла окупантів. Це – політична, дипломатична і санкційна прогалина, яку треба закрити.

Втім, як наголошує керівник Центру дослідження окупації, ситуація з міжнародним моніторингом і санкціями куди складніша.

«У нас має бути власне питання: чи ми наклали хоч якісь санкції на того, хто вивозить? Воно ж відомо, хто й куди везе. Ясно, що ні українських санкцій немає, яких (ред.: міжнародних) санкцій ми ще хочемо, – наголошує експерт. – Треба відслідковувати через які порти і як це робиться, як проходять документи, які схеми використовуються. Ніхто нічого з цим не робить. І ми теж з цим нічого не робимо».

Андрющенко впевнений, що вимагаючи від міжнародної спільноти моніторинг та впровадження санкцій, у першу чергу треба починати діяти самим. Бо «якщо ми з себе не почали, ну що ми можемо вимагати від наших партнерів?»

Сьогодні Маріупольський порт – це не просто черговий об'єкт на тимчасово окупованій території. Це – юридичний і матеріальний доказ системного злочину. Доказ того, що Росія веде не лише гарячу війну, а й тиху економічну окупацію: зі своїми планами, своїми підрядниками, своїми поїздами, своїм «вивезенням».

Нарешті, варто визнати: поки Росія окупує українські міста, жоден «економічний розвиток» там не є розвитком. Це – розграбування під акомпанемент пропаганди, і Маріупольський порт – один з найяскравіших прикладів.

Даниїл Попов

<https://usm.media/port-okupaciji-tendery-w-mariupoli/>