

Комитет по соціальної політиці Асоціації портів України «Укрпорт» продовжує свою роботу

Незважаючи на війну, Асоціація портів України «Укрпорт», спільно з членами комітету по соціальній політиці, в яку входять керівники профсоюзних організацій портів Більшої Одеси, продовжує спільну роботу по вирішенню соціальних питань портовиків.

Історія на майбутнє. «Вирішив, що краще буду військовозобов'язаним в Україні». Розповідь директора мариупольської компанії «Марітайм Логістікс» Антона Шапрана

Ми продовжуємо цикл розповідей про те, як підприємства

морської галузі України зустріли повномасштабну фазу війни з Росією, з якими труднощами зіткнулися компанії, що вели бізнес на окупованій зараз території. Ці історії – не про минуле. Вони про те, що відтепер кожен підприємець має зрозуміти – краще бути готовим до того, через що вже проходять інші. І про те, що уряд має допомагати тим, хто втративши все, продовжує створювати робочі місця, сплачує податки і сподівається на підтримку.

Сьогодні ми публікуємо розповідь іншого представника топ-менеджменту Маріупольської інвестиційної групи – директора ООО «Марітайм Логістікс» Антона Шапрана. Керівник розповів, як вдавалося керувати процесами без зв'язку, переєструвати компанію за два дні, зберегти колектив і фактично почати все спочатку.

«Після нашої перемоги ми плануємо відкрити новий офіс, скажімо, в Одесі»

Ранок 24 лютого я разом із колегами зустрів у дорозі – із заходу України на схід, до Маріуполя. Коли почали надходити повідомлення та новини, стало зрозуміло, що обстрілюється вся країна. У нас, маріупольців, почуття страху перед обстрілами було трохи атрофовано з 2014-2015 років. Пам'ятаю, тоді у нас у компанії був бум народжуваності. І часто, гуляючи з дитиною в парку, можна було чути вдалині гуркіт артилерії. Тоді ми вирішили не виїжджати з міста, продовжувати розвивати свою справу, і «валізний настрій» швидко пройшов. Але цього ранку стало ясно, що війна йде на великій території і Маріуполь буде однією з найласіших цілей через близькість до Росії. Потрібно було діяти, виходячи з цього.

Що болить

Близько п'ятої ранку я написав, щоб водій з'їздив до нашого офісу і забрав усі ноутбуки співробітників і все, що потрібно їм для роботи вдома, поки не буде більше ясності. Через годину я написав у чаті, що краще було б усім зібратися і виїхати

хоча б на найближчі дні до безпечнішого місця, наприклад, до Запоріжжя – дорога туди хороша, а специфіка нашої роботи дозволяє працювати віддалено. Але колектив запитав: «А де зараз безпечно, якщо скрізь летять ракети?». Загалом усі, хто був у Маріуполі, вирішили залишитися, а я, навпаки, хотів потрапити до міста. Але сім'я була на дачі за містом, і я поїхав до них. Більше я у Маріуполі не був...

Тоді ж, не чекаючи на початок березня, ми виплатили усім зарплату за лютий. Поки був зв'язок, я зв'язувався зі співробітниками, які теж працювали віддалено. Пізніше ми всіляко намагалися допомагати один одному: налагодити контакти, коли не стало мобільного зв'язку, організувати виїзд. Це було окреме непросте завдання: знайти людину, яка погодиться поїхати до Маріуполя, коли усі хочуть виїхати з нього, умовити, простимулювати його заїхати на конкретну адресу після того, як він заїде за своїми рідними, друзями тощо. Бувало, що адресу беруть, потім кажуть: «Не вийшло. Там перекопано, там блокпост, там стріляли...».

Як згодом з'ясувалося, усі наші співробітники, дякувати Богу, живі, і майже усі знаходяться в різних куточках України й за кордоном. Багато хто з них має унікальні знання та навички у нашій галузі, і як тільки з'явиться можливість продовжувати роботу в якійсь формі, ми повернемося до цього. Нажаль, двоє залишаються на окупованій території. Звичайно, боляче це знати, що вони не можуть виїхати: важка процедура фільтрації, збирання якихось документів, родичі у віці, нікуди їхати. Ми вирішили виплатити зарплату до кінця маркетингового року тим, хто більше не міг виконувати свої обов'язки – водію та морському агенту. Із тими, хто залишився у Маріуполі, ми припинили трудові відносини – не звільнили, але зарплати не платимо. Буквально днями мені надіслали фото того, що лишилося від нашого офісу. Вигорів весь поверх, все майно, що там було, або згоріло, або розграбоване.

*Зруйнований офіс компанії «Марітайм Логістікс» в Маріуполі.
Фото надано компанією*

Прогнози та ризики

Звичайно, одразу 24 лютого «пішло» агентування, бо закрили порт. І фрахтове брокерство теж завмерло – фрахтувати судна в порт під обстрілами ніхто не збирався. І наш клієнт теж зупинив свою діяльність, та його зерно залишилося на терміналі. Залишилося лише оперування судами. На той момент у нас працювало два судна – своє та одне в тайм-чартері, і ми займалися здебільшого ними та документально закривали попередній період за іншими напрямками. Потім почав пропадати зв'язок, і у мене – за 50 кілометрів від Маріуполя, і в самому місті. Я зателефонував нашому оператору, який був у Бердянську, де зв'язок був кращим, і своєму хорошому товаришу-маріупольцю, який вже 15 років живе в Стамбулі, і сказав їм, що якщо зі мною пропаде зв'язок, то оперувати судами вони будуть автономно. Паралельно наш бухгалтер встигла авторизувати нас для управління закордонним рахунком, через який ідуть усі оплати по суднах, щоб усі дії нашого оператора з Бердянська та стамбульського партнера приймалися, як від мене.

Із другим судном нам невдовзі довелося розлучитися. Хоча ми мали можливість продовжити тайм-чартер судна на наступні три місяці, але буквально напередодні, 22 лютого, ми не домовилися з господарями про продовження тайм-чартеру. Судно під нашим керуванням зробило ще два рейси, і ми повернули його у Мармуровому морі.

Ризики та рішення

Ближче до дати передачі судна ми стали бачити зростання ринку Дунаю внаслідок потреби в судах через небажання більшості судновласників заходити до цього регіону у зв'язку з ризиками. І можна було ризикнути, але на початку березня Маріуполь вже був без зв'язку, у мене він теж пропадав іноді на тиждень. Ми ходили на гірку, залазили на вежу, щоб упіймати сигнал і отримати якусь робочу інформацію. І виникла дилема: гіпотетично ми можемо заробити на тайм-чартерному судні та

нашому власному, але практично, в умовах відсутності зв'язку між співробітниками та мною, ми можемо і втратити контроль над ними та отримати збитки. Так, ми довіряємо друзям-партнерам у Стамбулі, але кожен має свою систему і модель роботи, і тому ми не стали віддавати судно на повний «сліпий» аутсорс. І ми вирішили віддати тайм-чартерне судно.

А зі своїм судном ми вчинили так: ми планували у травні розпочати його ремонт. Ми розуміли, що ситуація є невизначеною: звичні вантажопотоки зупинилися, на Дунаї були проблеми з оформленням на відхід судна з українським екіпажем. Через бойові дії, мінування і блокади у Чорному морі, санкції, що почалися, весь флот пішов на середземноморський ринок, а обсяг перевезень там залишився таким самим, через що ставки впали. Тому ми вирішили стати на ремонт раніше. До війни були варіанти: у турецькій Тузлі, у Миколаєві чи Ізмаїлі. З її початком вибору не лишилося – судно пішло на ремонт у Тузлу. І знову ж таки – з позицій сьогодення ми бачимо, що з ремонтом можна було й почекати. Можна було попросити відстрочку у Регістрі судноплавства України на три місяці. Зараз хороші ставки в Дунаї – так, є ризики, є простої, але ставки дуже хороші. Українським екіпажам дозволили відкривати кордон – і заходити до цих портів, і виходити з них. А пізніше Мінінфраструктури разом з АМПУ та прикордонною службою розробили механізм, який дозволяє міняти екіпажі в наших дунайських портах, навіть із моряками призовного віку. Зараз там можна було би добре заробляти. Але це сталося пізніше нашого рішення. І дізналися ми про це, коли поїхали з окупованих територій у різні міста та країни, отримали доступ до інформації та поновили зв'язок між собою.

Як не зупинитися

Навіть коли операційка знизилася, все одно діяльність тривала, адже є обов'язкові платежі: від нерезидента – за роботу судна (дисбури, паливо, зарплата екіпажу), як резиденту – треба платити зарплату колективу, податки, за зв'язок (щоб, крім пошуку сигналу, у людей не виникала проблема відсутності

грошей на рахунку). У мене дивом з'явився зв'язок на один день – вдалося під'єднати генератор до вежі «Київстару», та з'явився інтернет. До цього у селищі днів десять не було електроенергії взагалі. Як і газу, і води... За цей день я зміг додзвонитися до гарячої лінії ПУМБу, щоб надати їм усі документи та приєднати клієнт-банк на мій телефон, щоб я замість бухгалтера міг здійснювати платежі. Це окрема історія: як написати листа, підписати його кільком людям, поставити печатку, надати в банк, і все це, коли люди в різних містах, де повітряні тривоги, поганий зв'язок і т.д. Потім знову не було зв'язку чотири дні. Коли зв'язок з'явився, перше, що я зробив – заплатив аванс людям за березень. Незрозуміло було хто де, хто може зняти ці гроші, а хто ні, але, може, коли з'явиться зв'язок, перерахує їх рідним. У мене не було відомостей на зарплату, тож усім відправив по 15 тис. гривень, крім себе та оператора у Бердянську. Вирішили, що іншим вони потрібніші.

Робочий кабінет Антона Шапрана в маріупольському офісі «Марітайм Логістікс».

Фото надано компаніїю

Вінницька прописка

Із 14 березня з Маріуполя розпочався масовий виїзд. Ми спочатку селили поряд із собою усіх, кого могли: родичів, кумів, знайомих і знайомих знайомих. Невдовзі стало ясно, що треба виїжджати з окупованої території. По селищу почали ходити днривці, переписувати військовозобов'язаних до 60 років, з'ясовувати дані про нерухомість та автівки, інше майно, збирати фермерів: скільки зерна залишилося, скільки техніки, яку треба відправити на розбір завалів у Маріуполі. Я вирішив, що краще буду військовозобов'язаним в Україні. Нам пощастило виїхати через Бердянськ на Запоріжжя і далі вглиб України – до Вінниці.

Саме у цей час стало відомо, що є ризик «націоналізації» окупантами підприємств та компаній із маріупольською

реєстрацією. І відповідно – існує ризик виникнення проблем із платежами. І якщо всередині України ще можна було їх проводити якийсь час – але щоразу пояснювати, що це платежі не до Маріуполя, а до України, не будеш. Крім того, у нас були платежі від нерезидентів, через іноземні банки як за наші судна, так і за судна, які ми агентували, за послуги з менеджменту. І ми розуміли, що для них Маріуполь у реквізитах платежу – це неконтрольована територія, «сіра зона», незрозуміло хто користуватиметься цими грошима.

Тому в перший же день після приїзду, коли ми трохи прийшли до тями після дороги, ми перереєстрували компанію у Вінниці. Це теж було не швидко: держреєстратори на той момент не працювали, усі реєстри закриті, весь день ми провели на телефонах у перемовинах із райдержадміністраціями, реєстраторами, управліннями юстиції, міністерством. Телефони зайняті, не відповідають, хтось розмовляє по другій лінії та інші моменти... Але якимось дивом ми все це подолали, дякуючи вінницьким дівчатам, які зрозуміли, що для нас це життєво важливо та терміново, і призначили нам перереєстрацію наступного ранку. Спасибі й рієлтору, який за день знайшов нам комерційну нерухомість у вигляді напівпідвалу з адресою, її господарям за те що, розуміючи, що нам не потрібен офіс у повному розумінні цього слова, здали нам її за символічні гроші. Після цього ми провели перереєстрацію, отримали нові електронні ключі для проведення звітності. На цьому робота з відновлення компанії в українській юрисдикції була, можна сказати, закінчена – керованість компанією була відновлена.

Ми йдемо вперед

Із цього моменту ми зайнялися тим, про що ви вже неодноразово писали раніше: про нашу любов до оптимізації, автоматизації, обліку, і що це важливо, потрібно і правильно. Буквально напередодні війни ми обговорювали з айтішниками, як перевести усі наші бази до хмарних сховищ, але не встигли це зробити, і все залишилося на серверах, які знищені. Але всі бухгалтерські проводки відновлені, в планах – на момент закінчення ремонту

судна відновити звітність щодо нього з розбивкою за етапами руху. Ми мали таку систему, щоб розуміти, які витрати були заплановані і скільки реально вийшло на рейс, де змогли заощадити. Щодо аналітики фрахту, в якій ми були сильні, не побоюся це сказати, то зараз нашим айтішникам вдалося витягнути дані з пошти, хмарних сховищ, і ми починаємо рухатися далі, шукати нові джерела інформації. Усе це потрібно, щоб розуміти зміни на ринку, куди він рухається, щоб, коли ми братимемо судна в тайм-чартер, ми розуміли, скільки зможемо заробити на ньому не сьогодні, а за весь період, адже судна беруться або на пів року, або на «три плюс три» місяці. Тому частина людей працює у напрямі автоматичного розрахунку економіки флоту, який плануємо брати. Фінансисти відновлюють та збирають первинні документи, відновлюють звітність. Щодня я на зв'язку з суперінтендантом, і ми віддалено контролюємо ремонт судна, щоб його швидше завершити, вийти та продовжити роботу. З крюїнг-менеджером теж на зв'язку, щоб налагодити роботу із заміни частини екіпажу, у якій закінчуються терміни.

Тут також витрати зросли. Якщо раніше ми відправляли екіпаж автобусом чи найманим транспортом, і були лише разові перельоти, то зараз ми оплачуємо кожному авіаквиток зі Стамбула до того місця, яке вони вкажуть, де знаходяться їхні сім'ї. Але це робочі моменти. Головне – що всі виконали свої обов'язки і є заміна, яка готова продовжити працювати на судні та утримувати свої сім'ї.

Ми продовжуємо співпрацю зі своїм клієнтом і продовжуємо фрахтувати для нього судна там, де він розгорнув свою діяльність. І вже успішно зафрахтували чотири судна.

Після нашої перемоги ми плануємо відкрити новий офіс, скажімо, в Одесі. Сприяти колективу та мотивувати його для переїзду. І знову зібратися разом. Побачити один одного, обійняти та почати будувати нову успішну історію розвитку нашої компанії.

Росія повинна надати безпекові гарантії для розблокування українського експорту з портів – МЗС

Росія має зробити перший крок для розблокування експорту українського продовольства – відвести свої сили в морській акваторії навколо України та надати безпекові гарантії про ненапад на порти та комерційні конвої. Таку позицію України оприлюднив речник Міністерства закордонних справ Олег Ніколенко.

Напавши на Україну, Росія взяла в облогу українські морські порти. Російська армія замінувала частину морської акваторії, постійно здійснює спроби прорвати зі сторони Чорного моря оборону Одеси та інших прибережних міст. Дії Росії можуть призвести до світової продовольчої кризи, а в деяких регіонах – навіть до ситуації голоду. Росія має негайно розблокувати українські морські порти, припинити обстріли Одеси та інших прибережних міст, відвести свій військово-морський флот на відстань, яка унеможливить напад на торговельні судна, та не створювати перешкод для міжнародної навігації”, – написав Ніколенко у Facebook, коментуючи заяву російського міністра Сергія Лаврова, що росіяни пропустять судна з зерном, якщо Україна розмінує порти.

Речник МЗС констатував, що в результаті російської блокади Україна наразі втратила можливість експортувати сільськогосподарську продукцію морським шляхом. Близько 22 мільйонів тон зерна застрягли в портах і не можуть потрапити

до кінцевих споживачів, насамперед в Африці та Азії. Альтернативні наземні маршрути повністю не розв'яжуть проблему, оскільки мають низьку пропускну спроможність. Окрім того, Росія краде українське збіжжя на тимчасово захоплених територіях, аби незаконно його продати в треті країни.

Він запевнив, що Україна залишається відданою пошуку шляхів деблокування маршрутів у Чорному та Азовському морях, аби запобігти світовій продовольчій кризі.

Закликаємо країни, продовольча безпека яких може найбільше постраждати від агресії РФ проти України, використати їхні контакти з Москвою, аби змусити її зняти блокаду з українських морських портів та припинити війну", – зазначив Ніколенко.

Наразі Україна опрацьовує разом з партнерами можливість створення міжнародної місії, зокрема під егідою ООН, яка візьме на себе забезпечення функціонування морських шляхів експорту української сільськогосподарської продукції.

Ми вітаємо попередню готовність низки країн долучитися до процесу відновлення безпеки в Чорному морі. Як перший крок Росія має відвести свої сили в морській акваторії навколо України та надати безпекові гарантії про ненапад на порти та комерційні конвої", – наголосив речник МЗС.

24 лютого президент РФ Володимир Путін оголосив про початок вторгнення до України. Російські війська обстрілюють та знищують ключові об'єкти інфраструктури, здійснюють масовані обстріли житлових районів українських міст та селищ з використанням артилерії, реактивних систем залпового вогню та балістичних ракет.

З перших днів повномасштабного вторгнення флот РФ [поцілів](#) щонайменше у вісім цивільних суден в Азовському і Чорному морях і в Бузькому лимані. Піддаються [обстрілам](#) також морські порти. Росіяни [називають](#) це «антитерористичною операцією».

Україна та Польща домовилися про механізм страхування транспорту і вантажів

Україна та Польща зобов'язалися встановити чіткий механізм для забезпечення інструментів страхового покриття постачання товарів і послуг. Про це повідомила прес-служба Міністерства економіки.

Міністерство економічного розвитку і технологій Польщі та Міністерство економіки України підписали Меморандум щодо розробки інструментів сприяння торгівлі. Мета угоди – зміцнити економічне співробітництво між Польщею та Україною через спрощення торгівлі з акцентом на забезпеченні страхового покриття постачання товарів та послуг. Йдеться про страхування транспорту і вантажів, які польські партнери будуть ввозити до України. Зокрема, це можливо зробити через польську експортну кредитну агенцію KUKE”, – зазначається у повідомленні.

Як пояснила перший віце-прем'єр – міністр економіки Юлія Свириденко, одним із варіантів забезпечення можуть слугувати гарантії уряду Польщі та України. Розглядатиметься можливість депонування українським урядом коштів на спеціальному рахунку або надання державної фінансової гарантії. Це слугуватиме зустрічним забезпеченням зі сторони українського уряду та запорукою безпеки для польських контрагентів українського бізнесу.

У Мінекономіки очікують, що завдяки реалізації меморандуму Україна отримає зростання обсягів торгівлі з Польщею. У 2021 році Польща серед країн Європи посідала в ній перше місце (обіг товарів та послуг на суму \$10,7 млрд, а за січень-березень 2022 року він зріс ще на 11%. Саме через Польщу до України надходять стратегічно важливі товари – в тому числі, оборонна продукція та пальне.

Польський напрямок став ключовим для українського експорту після того, як ворог заблокував чорноморські порти. Майбутнє аграрного сектору та металургії залежать від того, наскільки швидко та ефективно ми зможемо розширити експортні шляхи на захід. Завдяки згаданим страховим інструментам, український бізнес зможе залучити максимально широкий перелік польських логістичних компаній для обслуговування збільшеного обсягу експортно-імпортних операцій. До того ж Польща перетворилася на хаб для збору й пересилання гуманітарної допомоги з інших країн до України. Через її територію надходить половина гуманітарних вантажів”, – зауважила Свириденко.

Наголошується, що безпека товарів та транспорту в такому випадку буде гарантована завдяки механізмам страхування, що передбачені меморандумом. Таким чином, Росія не завадить польсько-українським торговим взаєминам, а Україна прокладе собі широкий шлях до Євросоюзу, ворота до якого знаходяться в Польщі.

В Бердянському порту

партизани намагалися знищити військовий вантаж окупантів

В окупованому російською армією Бердянську в районі порту у четвер, 2 червня, було чуто вибухи.

Як повідомила Бердянська міськрада, щонайменше два потужних вибухи прогрімали в районі порту після 13:00, а над територією піднявся «гриб» з диму. Місцеві жителі повідомили про три вибухи. За чутками, міг бути знищений один із військових вантажів російських окупантів.

Окупаційна влада при цьому поспішила повідомити, буцімто інженерна служба Чорноморського флоту РФ проводила розмінування об'єктів інфраструктури для заходу цивільних суден, які було заміновано ЗСУ перед тим, як вони залишили Бердянськ.

Водночас, тг-канал «Бердянська партизанська армія» заперечує інформацію про старі міни.

Як хоче переконати нас окупаційна влада, вибухи в порту були пов'язані із «зачисткою» території, яку ще давно нібито замінували ЗСУ. Стратегічний об'єкт уже давно використовується окупантом, і вдаватися до його розмінування лише за місяці – не логічно. Вибухівку було закладено нещодавно партизанами, але, на жаль, виявлено і внаслідок знищено рашистами. Не панікуйте. Ми працюємо далі. Отже, чекаємо на визволення і віримо ЗСУ”, – ідеться у повідомленні.

Раніше стало відомо, що Микола Єрьоменко, який обіймав посаду капітана Бердянського морського порту, [перейшов](#) на службу до окупантів. Крім того, «директором» Бердянського порту російські окупанти [призначили](#) Володимира Стельмаченка, який раніше працював у Службі морської безпеки (СМБ) порту.

На початку травня Міністерство інфраструктури видало наказ про [закриття](#) морських портів Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ та Херсон, які розташовано на окупованих Росією територіях Запорізької, Донецької та Херсонської областей, до відновлення над ними контролю.

В середині березня окупанти почали використовувати причали Бердянського морського порту для того, щоб [завозити](#) військову техніку для наступу на українські міста в Запорізькій та Донецькій областях. Проте після удару ЗСУ, внаслідок якого був [затоплений](#) ВДК проекту 1171 «Саратов» Чорноморського флоту РФ, ці спроби припинилися.

Наприкінці лютого російські війська [окупували](#) місто Бердянськ. Місцева влада відмовилася від співпраці з окупантами.
