

Продаж заарештованих суден: як судноплавний ринок реагує на роботу АРМА

З початку повномасштабного вторгнення АРМА займається реалізацією та передачею в управління арештованих Україною російських суден. На перший погляд, ця ініціатива критично важлива для держави, проте багато гравців на ринку порушують питання щодо того, наскільки успішно Агентство реалізує ці активи.

USM поспілкувався з гравцями ринку, юристами та самим Агентством з розшуку та менеджменту активів щодо доцільності та технічної сторони управління заарештованим майном.

Які саме судна перебувають на балансі в АРМА

АРМА існує з 2016 року, але займатися передачею в управління та продажем заарештованих російських суден Агентство активно почало саме під час повномасштабного вторгнення.

Загалом, як розповіли в АРМА, за останні роки до відомства потрапили 13 суден та 12 барж. Однак, щодо восьми з цих барж розслідуються кримінальні справи: частину з них захопили російські військові в Херсонському порту, ще одну пошкодили під час обстрілу Очакова.

Розглянемо уважніше. Згідно з ухвалою Личаківського районного суду м. Львова від 27 квітня 2022 року, в управління Агентства для здійснення заходів з управління передали наступні судна:

- Rondo;
- Svir;
- Avangard;
- VolgoBalt 225;
- VolgoBalt 193;
- VolgoBalt 244;
- Omskiy 6;
- Navigator 2;

- Omskiy 132.

Торік 3 квітня Південне управління АРМА отримало майно від Офісу Генпрокурора відповідно до офіційного доручення. Після цього ці судна передали в управління приватній компанії «Марінекс».

Також за рішенням Печерського суду Києва від 18 квітня 2023 року судно Emmakris III передали в управління АРМА. Так само 3 квітня 2025 року Південне управління АРМА передало це судно компанії «Марінекс» для управління, згідно з укладеним раніше договором.

За рішенням Вищого антикорупційного суду від 12 листопада 2020 року, АРМА отримало в управління 12 барж (з назвами від BS-010 до BS-021). Частину цих барж ми згадували вище, зокрема BS-015, BS-017, BS-010, BS-012, BS-019, BS-020, BS-021 і BS-016 – щодо них розслідуються кримінальні справи.

Інші чотири баржі – BS-011, BS-013, BS-014 і BS-018 – залишаються в управлінні АРМА. Наразі оголошені тендери на Prozorro для передачі в управління барж BS-011 та BS-018, а торги щодо BS-013 і BS-014 не відбулися через відсутність заявок.

Крім того, від 4 вересня 2024 року АРМА отримало в управління два судна – Usko Mfu та Nika Spirit (раніше – Neuma). Суд надав дозвіл не лише на управління, а й на подальший продаж обох суден.

Спочатку Nika Spirit передали в управління Київському річковому порту, і в АРМА наголосили, що завдяки цьому до держбюджету надійшло понад 2 млн грн. Але згодом управління припинили, бо судно потребувало дорогого ремонту, і витрати перевищували його ринкову вартість. У квітні 2025 року судно продали на аукціоні за 6,4 млн грн – утричі дорожче за стартову ціну аукціону.

Судно Volgoneft-268 (IMO 8230962) було передано в управління АРМА за рішенням суду у 2022 році. В АРМА намагалася знайти управителя через публічну закупівлю, але конкурс не відбувся через відсутність охочих подати пропозиції.

Як відреагував ринок

Останні роки гравці ринку уважно слідкували за ініціативою, але не виявили захоплення, а подекуди навіть критикували рішення АРМА. Зокрема, порушувалося питання доцільності передачі суден саме в управління, а не їхній продаж; хвилювало і питання ціноутворення активів. Але найбільшу реакцію ринок продемонстрував на повідомлення Агентства у квітні 2025, коли в АРМА закликали не допустити виходу арештованих суден за акваторію України.

Таким чином, бізнес підтвердив свій найголовніший сумнів щодо ініціативи – наразі в уряді немає чітких механізмів захисту новопереданих суден від судових позовів колишніх судновласників.

Як розповів USM один з великих гравців ринку на умовах анонімності, така рекомендація від АРМА є логічною – «судно просто заарештують у найближчому іноземному порту» – але і свідчить про те, що експерти Агентства не мають компетенції щодо управління такими активами.

На думку гравця ринку, найцікавішим активом був панамакс Emmakris III. Проте він не бачить жодної економічної доцільності в цьому активі – в сучасних умовах, коли судну фактично заборонено покидати українські порти. Крім того, відлякує бізнес і брак інформації та відкритого діалогу з Агентством щодо активів загалом.

Натомість, як розповів USM засновник MB Navigation S.A. Костянтин Соболев, найвигідніше, що можна зробити з Emmakris III – придбати його та відправити на злам до Індії. Проте, на думку експерта, цьому стануть на заваді кілька факторів. Зокрема, потенційний судовий позов від менеджера й те, що за судном є борги від попереднього власника. Також є проблема і з вимогами права власності, оскільки процедура АРМА не зможе підтвердити перехід права власності на міжнародному ринку, і під час проходження Босфору судно негайно заарештують.

«В перший рік війни ми обмірковували можливість придбати це судно, але проблеми активу переважили економічну доцільність. Разом з тим, і роботи для цього балкера наразі мало – судна типу панамакс після 15-річного віку не зовсім потрібні ринку. Китай не приймає судна старіші за цей вік, але такі активи

якраз і призначені для напрямку “порт Південний – Китай”», – зауважив Костянтин Соболев.

Також Соболев нагадав, що судно Emmakris III потребує не лише значних інвестицій і технічних робіт, але й відновлення класу та документів.

«Я не бачу економічної доцільності передачі такого судна в управління замість його повноцінного продажу. Судно потребує оновлених документів реєстра, а для того, щоб відновити ці документи, потрібні інвестиції. На мою думку, інвестувати можна лише у свою власність, а не у пам’ятник, який просто буде простояти в порту», – зазначив Костянтин Соболев.

Загалом, експерт нагадує, що на ринку спостерігалася тенденція, коли аграрні компанії намагались придбати власний флот для перевезення своїх вантажів, тому на початку війни Emmakris III міг би бути цікавим для бізнесу, але проблеми з судном переважають користь від нього.

«Такі ж проблеми стосуються і танкерів, що намагаються реалізувати в АРМА. Наразі це виглядає як пропозиція не з нульовою, а з негативною економічною доцільністю», – резюмував експерт.

Зазначимо, що на ринку саму ініціативу щодо наповнення бюджету країни коштом реалізації підсанкційних суден оцінюють позитивно. Як зазначив гендиректор логістичної компанії GOL Павло Линник, ситуація з судном Emmakris III вказує на необхідність чіткої координації між різними державними органами, такими як СБУ, Нацполіція, ГУР, АМПУ та ДП «МТП “Чорноморськ”».

«З погляду логістики, важливо, щоб арештовані судна не простояли без дії, блокуючи причали та інші ресурси портів. Натомість необхідно впроваджувати ефективні механізми їх реалізації через відповідні судові ухвали, що дозволить не лише звільнити портові потужності, але й забезпечити надходження до державного бюджету», – Павло Линник.

Дмитро Казанін, власник та директор транспортно-логістичної компанії TEUS, також вважає, що необхідно створити прозорий механізм реалізації або передачі в управління з чіткими державними та міжнародними гарантіями.

«Посилення контролю над арештованими російськими суднами – це абсолютно правильний і стратегічний крок. Україна повинна використовувати всі доступні інструменти для компенсації збитків, завданих війною, зокрема через ефективне управління такими активами. Втім, щоб ці судна справді працювали на бюджет, а не перетворювались на “мертвий вантаж”, необхідно створити прозорий механізм реалізації або передачі в управління з чіткими державними та міжнародними гарантіями. Йдеться, перш за все, про захист від можливих арештів в інших юрисдикціях та претензій з боку третіх сторін», – зазначає Казанін.

На думку засновника TEUS, без подібних гарантій будь-яка економічна активність із залученням таких активів несе ризики – як для бізнесу, так і для репутації України як правової держави.

«Підтримую ініціативу АРМА, але закликаю до створення повноцінної, міжнародно верифікованої моделі управління такими активами. Це дозволить не лише розблокувати їхню економічну цінність, але й закласти фундамент для довіри з боку міжнародних партнерів», – резюмував бізнесмен.

Юридичні питання

Видається, наріжним каменем у непорозумінні між бізнесом та Агентством є те, що наразі новий власник заарештованих Україною активів не має інструментів для захисту від ризику бути заарештованим в портах третіх країн.

З питанням, чи є можливість знайти інструменти захисту, ми звернулися до юридичної компанії Interlegal. Як розповів нам провідний юрист та адвокат Дмитро Очколяс, питання щодо можливого арешту є складним і багатограним.

«Так, ризик існує. Попередній власник може подати позов у суді третьої країни (особливо нейтральної чи не союзницької) з вимогою арештувати судно. Чому? Суд цієї країни буде вирішувати, чи визнавати законність дій України (арешт, передача АРМА, продаж)», – зазначив Очколяс.

За його словами, це рішення залежить від балансу між:

- Повагою до дій України як суверенної держави на її території (принцип суверенітету, доктрина “Акту держави” / Act of State

doctrine);

- Аргументами попереднього власника про порушення його прав – захист права власності за міжнародним правом, питання належної процедури. Наприклад, Європейська конвенція з прав людини, Міжнародний пакт про громадянські та політичні права, а також звичаєве міжнародне право захищає право власності від свавільного позбавлення;
- Публічним порядком та політикою самої країни суду.

Юрист вважає, що якщо суд третьої країни відмовиться визнавати українські рішення (наприклад, вважатиме їх політичними, без належного процесу за їхніми стандартами, або такими, що суперечать їх публічному порядку), він може задовольнити позов попереднього власника та накласти арешт на судно.

«У союзницьких країнах ризик значно нижчий», – зазначив експерт.

Дмитро Очколяс також прокоментував і доцільність передачі суден в управління замість продажу. За його словами, важливо розуміти, що АРМА отримує активи, на які накладено арешт у кримінальному провадженні – це ще не конфісковане майно, і право власності на нього остаточно не перейшло до держави. Продаж такого активу до вироку суду можливий лише у виняткових випадках:

- Якщо активи швидко псуються;
- Якщо активи швидко втрачають свою вартість;
- Якщо витрати на зберігання чи управління активами є надмірними та економічно невиправданими порівняно з їхньою вартістю.

Юрист нагадує, що судна, особливо великі, потребують постійного обслуговування, страхування, оплати стоянки. Простоювання призводить до їх фізичного зносу та втрати ринкової вартості, а передача в управління (наприклад, у фрахт) дозволяє покривати витрати на утримання, і, можливо, генерувати дохід та зберегти судно в робочому стані.

«Передача суден в управління АРМА є стандартною процедурою для арештованих активів, передбаченою законом. Її основна мета – збереження економічної вартості активу до винесення остаточного рішення суду. Продаж до вироку є винятком, що

застосовується лише за наявності визначених законом підстав (ризик псування, втрати вартості, надмірні витрати на зберігання). Тому управління, а не негайний продаж, є обґрунтованим вибором з погляду законодавства та економічної логіки в більшості випадків арешту суден», – резюмував Дмитро Очколяс.

Як бачать ситуацію в АРМА

USM звернувся за коментарями до представників Агентства, зокрема, з питанням, чи надає АРМА поради щодо стратегії управління суднами, що передають у менеджмент.

Так, з відповідей стало зрозуміло, що АРМА оцінює ситуацію і, якщо утримання або ремонт судна коштує більше, ніж саме судно, – рекомендує не передавати його в управління, а продати. У якості прикладу наводять судно Nika Spirit. Його спочатку передали приватній компанії для управління, але згодом з'ясувалося, що воно старе, непридатне до реєстрації і потребує дорогого ремонту. Через це управління припинили, і АРМА запропонувала прокурорам звернутися до суду, аби замість управління дозволили його продаж. Суд таке рішення ухвалив.

АРМА вважає, що продаж суден – ефективніший варіант, бо старі судна потерпають від простою, а утримувати їх дорого. До того ж у воєнних умовах вони можуть бути знищені. Тому, коли витрати на утримання більші за цінність судна, АРМА ініціює зміну способу управління через суд.

Окремо ми також порушили питання щодо показників, згідно з якими формується першочергова ціна на такі активи. Аби гарантувати надходження коштів до держбюджету, АРМА у договорах управління активами прописує мінімальну суму, яку управитель зобов'язаний щомісяця перераховувати державі – навіть якщо актив нічого не заробив. Якщо фактичний дохід менший за цю суму, управитель має доплатити різницю зі своїх грошей або з власної винагороди. Таким чином, держава все одно отримує гарантований платіж.

Щоб визначити цей мінімальний платіж, в АРМА кажуть, що можуть проводити ринкові консультації та аналізувати ситуацію – наприклад, використовуючи методики з оренди державного майна

чи розрахунку вартості закупівель.

В Агентстві також зазначили, що стартова ціна арештованого майна, яке продають на електронних торгах, визначається на основі звіту про його ринкову вартість. Такий звіт має бути не старішим за 6 місяців, проводиться згідно із законом, а відповідальність за цю оцінку несе організатор торгів.

«АРМА продовжить займатися питаннями, які раніше ініціювало перед РНБО, оскільки саме реалізація таких морських суден принесе до держбюджету більше надходжень і гарантовано забезпечить їх неповернення до рф», – резюмували нам в АРМА.

<https://usm.media/prodazh-zaareshtovanih-suden-yak-rinok-reagu%D1%94-na-robotu-arma/>

Україна та Норвегія продовжили «транспортний безвіз» до кінця року

Лібералізацію вантажних перевезень між Україною та Норвегією офіційно продовжили до 31 грудня 2025 року.

Домовленість була досягнута 5 червня під час засідання Змішаної комісії між Міністерством розвитку громад та територій України та Міністерством транспорту Норвегії.

Це означає, що перевезення вантажів між країнами, а також транзит, залишаються можливими без спеціальних дозволів, якщо вантажівка відповідає стандарту Євро-5 або вище.

Також домовленість передбачає можливість автоматичного продовження цієї лібералізації після 2025 року.

У Мінрозвитку нагадали, що водій, який хоче скористатися умовами «транспортного безвізу», повинен мати при собі сертифікат екологічного класу транспортного засобу.

Україна та Норвегія вперше запровадили «транспортний безвіз» у серпні 2023 року.

Рішення про його продовження стало результатом переговорів, що відбулися в травні під час Міжнародного транспортного форуму в Лейпцигу.

Наразі Україна має лібералізовані умови вантажних перевезень уже з 35 країнами, включно з ЄС.

Раніше USM повідомляв, що транспортний безвіз між Україною та ЄС продовжили до кінця року.

<https://usm.media/ukra%dl%97na-ta-norvegiya-prodovzhili-transportnij-bezviz-do-kinczya-roku/>

«Нібулон» посів перше місце серед найбільших роботодавців Миколаївщини

Агрохолдинг «Нібулон» увійшов до рейтингу найбільших роботодавців України та посів перше місце в Миколаївській області.

Рейтинг створили в Опендатабот на основі даних фінансової звітності, яку українські компанії подають до Держстату, повідомили у пресслужбі «Нібулону».

Так, на Миколаївщині лідером стала аграрна компанія Нібулон – 2,8 тисячі працівників. Проте за рік кількість співробітників скоротилась на 23,6%.

HRD та членкиня Ради директорів у ТОВ СП «Нібулон» Яна Романенко зазначила, що мета компанії забезпечити стабільність і добробут співробітникам компанії та їхнім родинам.

«Для нас цінно, що «Нібулон» залишається найбільшим роботодавцем у регіоні, з якого 33 роки тому почалась історія

компанії. Попри складні часи, компанія продовжує працювати, регулярно виплачує працівникам заробітну плату, сплачує податки в місцеві бюджети та підтримує економіку Півдня України», – підкреслила Яна Романенко.

Нагадаємо, USM обговорив в інтерв'ю з директором логістики «НІБУЛОНу» Сергієм Калкутіним головні виклики, з якими стикається українська річкова логістика під час війни, а також плани на відновлення.

<https://usm.media/nibulon-posiv-pershe-misce-sered-najbilshih-robotodavcziv-mikola%dl%97vshhini/>

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, напряду 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 ООО «ЮгТехМонтаж», понад 92 млн руб. (1,154 млн доларів);
 - Поставка нової навантажувальної техніки – ООО «КранСпецПоставка», ще 67 млн руб. (841 тис. доларів).
- У більшості логістичних проєктів 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» поставаннях 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, каолін – 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 закривати.

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/>

Оксана Киктенко. Білгород-Дністровський морський порт підписав меморандум з APM Terminals Poti (підрозділ компанії Maersk)

Це перший меморандум Білгород-Дністровського порту про співпрацю в рамках розвитку міжнародного транспортного коридору – TMTM, або Middle Corridor

Компанія APM Terminals Poti є власником найбільшого порту Грузії – морський порт Поті

Два приватні морські порти з'єднає новий паромний маршрут та автомобільно-залізничний паромний комплекс, який проектується новим власником українського порту, з врахуванням вимог щодо обробки вантажів “Середнього коридору”

Мета меморандуму – залучення вантажопотоку через “Середній коридор”, що пройде територією України новим залізничним маршрутом – Bessarabia Route (Україна- Молдова- Румунія), формування та розвиток взаємовигідної співпраці між двома портами

<https://www.facebook.com/oksana.kiktenko.2025>
