

Представники Європейської та Дунайської Комісії відвідали порт Ізмаїл.

Заступниця Генерального директора Генерального директорату Європейської Комісії з питань мобільності і транспорту (ГД ЄК MOVE) Майя Бакран та Манфред Зейц Генеральний директор Секретаріату Дунайської Комісії з робочим візитом відвідали морський порт Ізмаїл. Про це повідомляється в офіційній інформації «[Адміністрація морських портів України/Ukrainian Sea Ports Authority](#)» у Facebook.

“Сталий розвиток безпечного судноплавства на річці Дунай можливий лише завдяки продуктивній та злагодженій співпраці румунської та української сторін. Наразі Дунайські порти південного регіону України отримують значне навантаження, при цьому відповідально працюють на підтримку економіки всієї країни. Зараз справді настали важкі часи для кожного українця, але вся Європа підтримує вас”- підкреслила Майя Бакран.

Неабиякий поштовх до розвитку портів дунайського напрямку дало переорієнтування вантажопотоків з портів, які, на жаль, через вторгнення російської федерації змушені призупинити свою роботу.

За підсумками вкрай важкого 2022 року, порт Ізмаїл перевиконав показники 2021 року на 218%. Обсяг вантажопереробки у 2021 році складав 3,84 млн тонн, а вже у 2022 році – 8,89 млн тонн. Загальний обсяг вантажопереробки Ізмаїльського морського порту у минулому місяці склав 1 млн 345 тис. тонн – це на 24 % більше, ніж у січні 2023 року. Наразі порт Ізмаїл перевищує виконання плану на 274 %.

Першу позицію у номенклатурі вантажів вже протягом багатьох місяців утримують зернові, другу – інша агропродукція (олія,

соняшник, шрот, соя). Кількість операторів, які спеціалізуються на переробці зернових вантажів та агропродукції зросла з трьох до одинадцяти.

“Для нас дуже важливою є підтримка Європейського Союзу у розв’язанні проблем судноплавства на річці Дунай. У нас попереду ще дуже багато завдань щодо покращення та розвитку портів Дунайського кластеру. Тільки у співпраці з Європейською та Дунайською Комісіями, ми зможемо досягти хороших результатів” – підкреслив Дмитро Барінов, заступник Голови ДП «АМПУ» по взаємодії з органами влади.

Україна – Єврокомісія – Румунія: розвиток судноплавства на річці Дунай – спільне завдання задля вдосконалення експортних потужностей.

За підтримки Євросоюзу відбулася тристороння зустріч Україна – Єврокомісія – Румунія щодо координації спільних зусиль з метою вдосконалення та розвитку експортних потужностей через українські та румунські канали річки Дунай. Про це повідомляється в офіційній інформації «[Адміністрація морських портів України/Ukrainian Sea Ports Authority](#)» у Facebook.

Єврокомісію представляла заступниця Генерального директора Генерального директорату Європейської Комісії з питань

мобільності і транспорту (ГД ЄК MOVE) Майя Бакран. Українську сторону – заступник Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Юрій Васьков. З боку Румунії – Міхнеа Друмеа, державний канцлер в кабінеті прем'єр-міністра та Державний секретар Міністерства транспорту та інфраструктури Іонель Скриостану. Також участь у зустрічі взяли представники Дунайської комісії на чолі з Генеральним директором Секретаріату – Манфрейд Зейц.

Під час зустрічі обговорили можливість спільного вимірювання глибин частин річки Дунай з представниками Румунії та України, у зв'язку з експлуатаційним днопоглиблюванням, яке нещодавно здійснила українська сторона. Під час зустрічі Заступник Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Юрій Васьков повідомив, що наразі роботи з експлуатаційного днопоглиблення на річці Дунай не проводяться. Більш того, важливим було питання вдосконалення навігації, яке розглянули обидві сторони, зокрема знаходження нових шляхів покращення лоцманського проведення суден на спільному українсько-румунському секторі річки з метою збільшення кількості судозаходів у порти Дунаю.

Розвиток ефективного та безпечного судноплавства на річці Дунай можливе лише завдяки продуктивній та злагодженій співпраці з колегами з Єврокомісії, сусідньої Румунії та Дунайської комісії.

Нагадаємо, що у травні 2022 року Європейська комісія запустила ініціативу «Шляхи солідарності», щоб підтримати Україну та створити дійові логістичні маршрути для експорту агропродукції та імпорту необхідних товарів. Одним із ключових завдань програми – поліпшення водних торговельних шляхів сполучності між країнами Євросоюзу та Україною.

На постійній основі відбуваються консультації Україна-ЄС з реалізації «Шляхів солідарності», учасником яких є Адміністрація морських портів України.

На сьогодні для портів Дунайського кластеру є дуже важливою підтримка Європейського Союзу. За останній рік дунайські порти суттєво розвинули свою експортну спроможність – перевалка вантажів зросла в 3 рази, експортовано понад 17 мільйонів тонн продукції. Щодо імпорту необхідних товарів, то наразі їх забезпечують тільки порти Дунайського регіону.

Єврокомісія об'єднує Україну та Румунію для спільних робіт у дельті Дунаю

За підтримки Євросоюзу відбулася тристороння зустріч Україна–Єврокомісія–Румунія щодо координації спільних зусиль з метою вдосконалення та розвитку експортних потужностей через українські та румунські канали річки Дунай. Про це повідомила прес-служба ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ).

Під час зустрічі обговорили можливість спільного вимірювання глибин частин річки Дунай з представниками Румунії та України, у зв'язку з експлуатаційним днопоглиблюванням, яке нещодавно здійснила українська сторона”, – вказала прес-служба.

Під час зустрічі заступник міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Юрій Васьков повідомив, що наразі роботи з експлуатаційного днопоглиблення на річці Дунай не проводяться. Більш того, важливим було питання вдосконалення навігації, яке розглянули обидві сторони, зокрема знаходження нових шляхів покращення лоцманського проведення суден на спільному українсько-румунському секторі річки з метою збільшення кількості судозаходів у порти Дунаю.

Всі сторони дійшли згоди, що розвиток ефективного та безпечного судноплавства на річці Дунай можливий у продуктивній та злагоджений співпраці з колегами з Єврокомісії, Румунії та Дунайської комісії.

Єврокомісію на зустрічі представляла заступниця Генерального директора Генерального директорату Європейської Комісії з питань мобільності і транспорту (ГД ЄК MOVE) Майя Бакран. Українську сторону – заступник міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Юрій Васьков. З боку Румунії – Міхнеа Друмеа, державний канцлер в кабінеті прем'єр-міністра та державний секретар Міністерства транспорту та інфраструктури Іонель Скріостану. Також участь у зустрічі взяли представники Дунайської комісії на чолі з генеральним директором Секретаріату – Манфрейдом Зейцем.

Зустріч відбулася після завершення Україною днопоглиблювальних робіт на Дунаї, проти яких виступала Румунія.

У лютому Міністерство закордонних справ Румунії [викликало](#) посла України Ігоря Прокопчука у зв'язку з проведенням гідротехнічних робіт у Кілійському гирлі Дунаю. Румунія занепокоєна тим, що будь-які роботи на водному шляху через спільну дельту Дунаю можуть загрожувати дикій природі на об'єкті Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО та порушити міжнародні угоди про захист навколишнього середовища. Тож, Бухарест просить роз'яснень, які саме гідротехнічні роботи здійснюються у гирлі Дунаю, а також вимагає припинити роботи, пов'язані з поглибленням дна, якщо вони не пов'язані із підтримкою судноплавства.

Раніше Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України повідомило про [збільшення](#) прохідної осадки суден на ділянці від 0-го кілометра гирла Бистре річки Дунай до 77-го кілометра Кілійського гирла до 6,5 метра, а від 77-го кілометра до 116-го кілометра Кілійського гирла – до 7 метрів. Рік тому максимальна осадка становила тільки 3,9 метра.

Наголошувалося, що експлуатаційні роботи на українській частині Дунаю реалізуються в співпраці з Єврокомісією, Румунією та Дунайською комісією. Ця міжнародна урядова організація відповідає за забезпечення і розвиток вільного судноплавства на Дунаї для торговельних суден.

Вихід Дунаєм до Чорного моря став ключовим для України через військове вторгнення і блокаду Росією українських портів. Гирло Бистре, яке з'єднує судноплавним каналом Кілійське гирло з Чорним морем, [відкрилося](#) для торговельного флоту на початку липня, після [звільнення](#) острова Зміїний та встановлення контролю над прибережною ділянкою акваторії у цій частині Чорного моря. Деблокада гирла Бистре суднового ходу Дунай–Чорне море [заощаджує](#) бізнесу щонайменше \$500 тис.

Після відновлення паспортних глибин на українській ділянці річки Дунай і оголошеної осадки 6,5 метра Дунайські порти [досягли](#) рекордного значення в 12 суднозаходів та 90 тис. тонн на добу.

На сьогодні для портів Дунайського кластеру є дуже важливою підтримка Європейського Союзу. За останній рік дунайські порти суттєво розвинули свою експортну спроможність – перевалка вантажів зросла утричі, експортовано понад 17 млн тонн продукції. Щодо імпорту необхідних товарів, то наразі їх забезпечують тільки порти Дунайського регіону.

У травні 2022 року Європейська комісія запустила ініціативу «Шляхи солідарності», щоб підтримати Україну та створити дійові логістичні маршрути для експорту агропродукції та імпорту необхідних товарів. Одним із ключових завдань програми є поліпшення водних торговельних шляхів сполучності між країнами Євросоюзу та Україною. На постійній основі відбуваються консультації Україна–ЄС з реалізації «Шляхів солідарності», учасником яких є АМПУ.

Держстивідор «Білгород-Дністровський МТП» поверне собі техніку з незаконної оренди

ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт» поверне собі незаконно орендовану спецтехніку, яку вдалося відсудити. Про це повідомила прес-служба держстивідора.

20 одиниць спецтехніки, яка належить Білгород-Дністровському порту, незабаром повернуться з незаконної оренди. Судові справи, ініційовані ДП «БДМТП», знаходяться на фінішній прямій. Щодо 10 одиниць вже є рішення щодо розірвання договорів оренди та повернення техніки”, – вказала прес-служба.

Згідно з рішенням суду, держстивідору мають повернути два автонавантажувачі, три автомобілі-тягачі, чотири напівпричепи та навантажувач. Ці 10 одиниць техніки ФОП «Задорожний М.П.» раніше передало компанії «ТТГ Форвард» у незаконну суборенду.

За даними держпідприємства, у незаконному користуванні компанії наразі перебувають також п'ять автонавантажувачів, екскаватор-маніпулятор, зернометач, стіл-рампа, пересувний навантажувальний бункер та зерновий грейфер.

У січні ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт» [виграло](#) суд проти ФОП «Задорожний М.П.» та достроково розірвало договори оренди спецтехніки.

У 2021 році за рішенням суду було [повернуто](#) майно портопункту

«Бугаз», яке було орендовано компанією «Сенат». У 2022 році було [повернуто](#) дві одиниці спецтехніки та іншого майна, яке перебувало в оренді ТТГ «Форвард».

Держстивідора «Білгород-Дністровський МТП» не вдалося приватизувати з першої спроби

Перший аукціон з приватизації єдиного майнового комплексу ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт (МТП)» не відбувся через відсутність заявок учасників. Про це повідомив начальник регіонального відділення Фонду державного майна (ФДМ) по Одеській та Миколаївській областях Олександр Славський.

Аукціон був запланований на 3 березня 2023 року у системі «Prozorro.Продажі». Стартова ціна активу повинна була становити 187,574 млн грн.

Відверто, ми самі здивовані, адже стільки зацікавлених як серед українських, так й іноземних компаній, скільки цікавились цим портом, ще не було в нашому досвіді. Часом таке буває: ринок вважає ціну завищеною. Чи це дійсно так? У нас вже було таке: на другому аукціоні ціна зростає більше, ніж була на першому”, – написав Славський у Facebook.

Наступні торги з пониженням ціни заплановано на 13 березня. Стартова ціна – 93,7 млн грн.

На думку Славського, причини, чому майно держстивідора не

вдалося продати на першому приватизаційному аукціоні, є суто ринковими.

По-перше, порт на Дунаї – один з небагатьох діючих в повному обсязі наразі в країні. Об'єкт у Білгород-Дністровську працює зараз як «сухий порт». По-друге, загальна вартість. До ціни, що ви бачите на аукціоні, додайте 20% ПДВ. А у випадку з Білгород-Дністровським портом, додайте погашення боргів (що на кінець року становили близько 100 млн грн). У будь-якому випадку: різний бізнес був зацікавлений, тож чекаємо на другий аукціон”, – підсумував керівник регіонального відділення ФДМ.

Білгород-Дністровський МТП розташований на західному березі Дністровського лиману, розміщується на 59 га основної виробничої території порту та понад 5 га території портового пункту Бугаз у селищі Затока. Підприємство спеціалізується на перевантаженні лісних вантажів, мінеральних добрив, залізорудних окатків, металопродукції та зернових вантажів. Захід суден здійснюється підхідним каналом морської частини Дністровсько-Царгородського гирла довжиною 1,5 км і Дністровсько-Лиманської частини – 14,5 км, глибина підхідного каналу – 3 метри (паспортна – 3,5-4,5 метра).

До складу об'єкту також входять 9 суден, 4 тепловози, 18 порталних кранів та 56 транспортних засобів (частина транспорту надана в оренду).

У квітні ДП «Білгород-Дністровський МТП» [розпочало](#) роботу у форматі транспортно-логістичного центру до відкриття Чорного моря для судноплавства.

До повномасштабного російського вторгнення Кабінет міністрів планував приватизацію державних стивідорних компаній, які працюють у трьох малих морських портах України. Зокрема, конкурс на приватизацію ДП «Білгород-Дністровський МТП» [планувалося](#) оголосити у першому кварталі 2022 року. У травні 2021 року його майно було передане під управління ФДМ.

У середині січня відбувся аукціон з продажу єдиного майнового

комплексу ДП «Усть-Дунайський МТП». В ході торгів його вартість збільшилася в 3,3 разу порівняно зі стартовою – до 201 млн грн.
