

Олександр Кубраков: «Міжнародні партнери готові інвестувати в порти Дунайського регіону»

Про перспективи міжнародного співробітництва йшлося під час візиту віце-прем'єр-міністра з відновлення України Олександра Кубракова до Одеської області. Порти Дунайського регіону також відвідали американські та європейські партнери: Надзвичайний та Повноважний Посол США Бріджит Брінк, директор Місії USAID в Україні Джим Хоуп, Генеральний директор Секретаріату Дунайської Комісії Манфред Зайтц і представник Генерального директорату мобільності та транспорту Європейської Комісії Алан Барон.

«Дунайські порти є стабільним шляхом для експорту продукції. В минулому році через них пройшло понад 16 мільйонів тонн вантажів. Зокрема, і продукція українських аграріїв. У поточному році ми плануємо обробити щонайменше 20 мільйонів тонн через Дунай, – наголосив віце-прем'єр-міністр з відновлення України – міністр розвитку громад, територій та інфраструктури Олександр Кубраков, – попри те, що сьогодні порти Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ задіяли майже всі наявні потужності для перевалки вантажів, потенціал для подальшого розвитку є. А саме: модернізація та оновлення інфраструктури портів, залучення інвестицій для будівництва нових терміналів і днопоглиблення. Потреба в інвестиціях складає не менше 120 мільйонів доларів».

Днопоглиблювальні роботи вже розпочаті – відновлені всі

паспортні характеристики портів та каналів. Наразі прохідна осадка становить 6,5 м. В морських портах Ізмаїл та Рені підготовлена необхідна інфраструктура та організована перевалка нових вантажопотоків – контейнерів, наливних, зернових та інших вантажів.

Відновлено залізничне сполучення – дільниця Березино – Басарабська, яким вантажі можуть відносно швидко дістатись портів. Триває робота над сполученням між пунктом Джурджулешти на українсько-молдовському кордоні та румунським портом Галац.

«Дунайські порти є стабільним шляхом для експорту продукції. В минулому році через них пройшло понад 16 мільйонів тонн вантажів. Зокрема, і продукція українських аграріїв. У поточному році ми плануємо обробити щонайменше 20 мільйонів тонн через Дунай, – наголосив віце-прем'єр-міністр з відновлення України – міністр розвитку громад, територій та інфраструктури Олександр Кубраков, – попри те, що сьогодні порти Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ задіяли майже всі наявні потужності для перевалки вантажів, потенціал для подальшого розвитку є. А саме: модернізація та оновлення інфраструктури портів, залучення інвестицій для будівництва нових терміналів і днопоглиблення. Потреба в інвестиціях складає не менше 120 мільйонів доларів».

Днопоглиблювальні роботи вже розпочаті – відновлені всі паспортні характеристики портів та каналів. Наразі прохідна осадка становить 6,5 м. В морських портах Ізмаїл та Рені підготовлена необхідна інфраструктура та організована перевалка нових вантажопотоків – контейнерів, наливних, зернових та інших вантажів.

Відновлено залізничне сполучення – дільниця Березино –

Басарабська, яким вантажі можуть відносно швидко дістатись портів. Триває робота над сполученням між пунктом Джурджулешти на українсько-молдовському кордоні та румунським портом Галац.

<https://mtu.gov.ua/news/34236.html>

«Новий аукціон з продажу Білгород-Дністровського порту плануємо у червні». Інтерв'ю керівника регіонального відділення Фонду державного майна по Одеській та Миколаївській областях Олександра Славського

Цьогоріч відбулася перша приватизація державного порту. «Усть-Дунайськ» вдалося продати вдвічі дорожче, ніж планувалося на етапі підготовки. Повномасштабне вторгнення суттєво змінило логістику, завдяки чому привабливість Дунайського регіону різко зросла. Наступним лотом став Білгород-Дністровський порт, проте вже друга спроба знайти приватного власника держстивідору не принесла результату. На черзі новий аукціон, який має відбутись у червні. Чому було вирішено прискорити

приватизацію попри війну, як змінилася вартість оренди та коли можлива приватизація держстивідора «Южний» – в інтерв'ю «Портам України» розповів очільник Регіонального відділення Фонду державного майна (ФДМ) України по Одеській та Миколаївській областях Олександр Славський.

– Ви очолили ФДМ в Одеській і Миколаївській областях у лютому 2021 року. Рік по тому, на наступний день після початку повномасштабного вторгнення, доєдналися до ЗСУ. Як вдається поєднувати ці дві роботи?

– Я проходив збори в Силах територіальної оборони (ТРО) ЗСУ з 2018 року, тому це не було спонтанним рішенням. Із грудня 2021 року ми в регіональному відділенні ФДМ почали працювати над пошуком приміщень для підрозділів ТРО в Одеській та Миколаївській областях.

Більш напруженою взаємодія, звичайно, стала на початку лютого 2022 року – можливо, тому що всі відчували вірогідність повномасштабного вторгнення. 23 лютого ввечорі ми ініціювали спільну зустріч керівництва ТРО та Одеського бізнес-клубу. Хоча зустріч пройшла у більш цивільній атмосфері (хтось навіть запитував, чому немає шампанського та кава-брейку) – на ранок все стало інакше, а спільний чат ТРО та бізнесу, який створили того вечора, дуже став у нагоді з першого дня повномасштабного вторгнення.

Повертаючись до вашого запитання – перші пів року після 24 лютого 2022 року фактично не відбувалося ні оренди, ні приватизації державного майна, тому я міг більше концентруватися на роботі з ТРО.

Хоча ця робота все одно була пов'язана з Фондом держмайна, оскільки значний відсоток моїх завдань полягав саме у пошуку приміщень для підрозділів сил ТРО та інших військових формувань. Уся команда регіонального відділення Фонду підтримувала цю діяльність.

Коли влітку 2022 року було відновлено оренду, а з вересня і

приватизацію, я був змушений більше уваги приділяти роботі ФДМ. Але на той час процеси в армії вже були більш-менш налагоджені.

– Яку частину коштів отримує відділення Фонду з оренди та приватизації саме портових активів у цьому році? І який план надходжень на весь рік?

– Якщо брати загальну кількість, є близько 80 об'єктів приватизації в Одеській та Миколаївській областях. Із них суто портових – усього два. Однак вони дорожчі, ніж всі інші.

На цей рік план приватизації по Одеській та Миколаївській областях – 1,5 млрд грн. Із них, за нашим прогнозом, третину має дати приватизація двох портів.

В оренді пропорція трохи інша. Станом на 20 квітня надходження від оренди в Одеській і Миколаївські областях з початку 2023 року становлять 82 млн грн, з яких близько 60% – це оренда портових, логістичних об'єктів.

– Підготовка до приватизації малих портів розпочалася ще до початку повномасштабного вторгнення. Ким та як приймалось остаточне рішення про приватизацію цих об'єктів?

– Процес різниться залежно від типу об'єктів, але завершується наказом ФДМУ. Рішення відносно портів – це спільні рішення ФДМ і Міністерства відновлення (раніше – Міністерства інфраструктури), які базуються на Стратегії розвитку морських портів, що передбачає поступовий вихід держави зі стивідорного бізнесу. Це тривала державна політика. На рівні регіонального відділення ФДМ вона виконується.

– Чи доцільно зараз продавати держактиви з урахуванням ризиків воєнного часу?

– Процес підготовки до аукціону доволі тривалий та бюрократичний: треба підготувати технічну документацію, провести інвентаризацію тощо. До початку повномасштабного

вторгнення ми не встигли оголосити аукціони портів, тому продовжили процес підготовки вже восени 2022 року.

Заперечень від наших колег ні з Міністерства відновлення, ні з ФДМ ми не отримали, тому почали активну роботу по двох портах, оскільки основний показник нашої роботи – це надходження.

Крім того, ми орієнтуємось на попит. Зокрема розуміли, що до повномасштабного вторгнення порт «Усть-Дунайськ» не був таким цікавим, яким став після 24 лютого 2022 року, коли логістика в Азовському морі взагалі зупинилась, а на Чорному морі дуже скоротилась. Логістика на Дунаї обмежена лише технічними можливостями, тому ми розуміли, що вартість активу за таких умов зростає. До вторгнення ми планували, що отримаємо за продаж порту максимум 100 млн грн. Як бачите, ціна виросла в два рази – фінальна ціна продажу становить 201 млн грн плюс 20% ПДВ.

– На якій стадії зараз приватизація порту «Усть-Дунайськ»? Чи завершена передача актива новому власнику?

– Ще не завершена, однак на фінальному етапі. Як бачите, аукціон – це кульмінаційний, однак не фінальний етап. Нагадаю, що сам аукціон відбувся 17 січня, а остаточний нотаріальний договір-купівлі продажу єдиного майнового комплексу ДП «Морський торговельний порт «Усть-Дунайськ» було підписано лише 20 квітня. Це складний об'єкт з багаторічними закам'янілими проблемами, про які вказувалося в інформаційному повідомленні лота. Тож останні три місяці ми тісно працювали разом з покупцем щодо підготовки документів для цієї фінальної угоди.

Однак і це не завершальний етап приватизації. Наразі ми очікуємо дозвіл на концентрацію, що має отримати покупець від Антимонопольного комітету України. Після цього права власності можуть бути передані новому власнику, буде підписано акт приймання-передані та наш наказ про завершення приватизації.

– У квітні ФДМ оголосив, що аукціон з продажу Білгород-

Дністровського порту не відбувся, оскільки покупець не сплатив кошти. Як покупець пояснює несплату та який механізм дій далі?

– Дійсно, у переможця аукціону був термін до 10 квітня оплатити лот. Він цього не зробив і втратив право брати участь у торгах за цей лот (а також гарантійний внесок 18,7 млн грн, які вже перераховано у бюджет).

Ми маємо діяти за процедурами закону, тож готуємо новий аукціон. Наразі очікуємо нову фінансову звітність від порту. Адже порт – це «живе» підприємство: амортизують активи, змінюються борги, тому ми маємо показати актуальні дані, аби потенційні покупці знали, що купують. Як тільки усе підготуємо, відразу оголосимо новий аукціон. Сподіваюсь, що торги відбудуться у червні.

– Яка роль регіонального відділення ФДМ у залученні компаній до аукціонів та промоції об'єктів?

– У нас є дві основні задачі: перша – це, звісно, повідомити якомога ширшому колу бізнесу, що об'єкт виставлено на аукціон. Друга – розповісти, як саме відбувається процес приватизації, переконати, що будь-яка зацікавлена компанія може взяти участь і перемогти.

На жаль, ми всі травмовані досвідом 1990-х, багатьом й досі здається, що все вже «порішали» і покупець визначений. Власне, покупець Усть-Дунайського порту також казав, що ще кілька років тому не вірив, що їх компанія може виграти аукціон. Однак, щоб перемогти, потрібно лише запропонувати найбільшу ціну.

Як доносити таку інформацію – вам навіть краще зрозуміло, ніж нам. Ми багато працюємо зі ЗМІ, в тому числі – профільними економічними. Крім того, напряду спілкуємося з бізнесом на публічних зустрічах і персонально – з усіма зацікавленими компаніями.

Таким чином, ми сповістили напевно всі компанії, які працюють

у цій галузі. Мій мобільний номер, а тим паче фейсбук – досить публічні, тож будь-хто може звернутись і запитати деталі.

– Коли готували концесію портів Херсон та «Ольвія», інвесторам проводили роуд-шоу, запрошували в порти. Є така практика зараз?

– Ми дуже хотіли, але через військовий стан нам заборонили проводити будь-які масові заходи в портах. Втім, зацікавлені компанії могли подати заявки та індивідуально відвідати порти. Також усі зацікавлені компанії мали доступ до документації – як онлайн, так і офлайн.

– Чи проводилася робота по залученню іноземних компаній на аукціони? Чому жодна іноземна компанія не брала участь в аукціонах?

– Ми дійсно очікували, що з усіх об'єктів Одеського регіону найбільше можуть зацікавити потенційних іноземних покупців саме порти. Для цього розробили англomовну презентацію по обох портах та передавали усім, хто може зацікавитися. В тому числі працювали з консульствами, а наші колеги з Києва постійно роблять розсилки по всіх посольствах.

У більшості випадків нам відповідали про значні військові та економічні ризики, пов'язані з воєнними діями. І ми отримали декілька заявок на доступ до документів від іноземних компаній, зокрема з Німеччини та Туреччини. Але безпосередньо в аукціоні вони участі не брали.

Крім того, як розумію, іноземному бізнесу простіше знайти партнера в Україні і придбати об'єкт через місцевий бізнес, який більш обізнаний в українському правовому полі.

– Чи має новий власник зобов'язання перед державою – по обсягу інвестицій, збереженні колективу тощо?

– Протягом дії воєнного стану можливі додаткові умови для покупця дуже суттєво скоротили. І це на краще. Наприклад,

єдиною основною умовою для покупця порту «Усть-Дунайськ» є збереження колективу протягом шести місяців. Жодних інших зобов'язань немає.

Я особисто дуже проти інвестиційних зобов'язань у договорах про приватизацію. Вся приватизація 1990-х та 2000-х років відбувалася за безцінь, саме тому що хтось пообіцяв вкласти мільйони та мільярди інвестицій.

Якщо компанії одразу конкурують реальними цінами, а не обіцянками, то й результат бачимо інший. Бо коли покупець вкладає у придбання кілька сот мільйонів, то він навряд чи буде згоден «заморозити» об'єкт чи купує його заради вирізання металу. Аби повернути вкладені інвестиції, потрібно запустити активну роботу, а це вже і робочі місця, і податки.

– ФДМ продав ДП «Південний державний науково-виробничий центр «Прогрес», який знаходиться поблизу порту «Південний» та Одеського припортового заводу. Стартова ціна активу становила близько 5 млн грн, але зрештою його продали лише за 49,85 тис. грн. Чому така низька ціна?

– Для нас це також стало неочікуваним. Об'єкт придбали на третьому, голландському аукціоні за мінімальною ціною. Хоча ми повідомляли про цей лот і в місцевих, і в національних ЗМІ, інформували усі компанії, які працюють у зоні порту. Результат ви бачите.

Однак це дійсно проблемний актив. По-перше, він не має виходу до води, що досить обмежує логістичні компанії. По-друге, заборгованість підприємства становить близько 10 млн грн, яку має погасити покупець. По-третє – стан самого об'єкту. Колись там люди з обмеженою свободою займалися розбиранням електротехніки та досить токсичних та радіоактивних речей. Напевно, все це разом і вплинуло на привабливість об'єкту серед бізнесу.

– Які ще об'єкти в портах плануються на приватизацію?

– У переліку приватизації маємо ряд непрофільних активів портів. Це, наприклад, база відпочинку Ренійського порту. Також нещодавно відбулися аукціони по базі відпочинку Миколаївського порту та готелю «Моряк» у Чорноморську.

Серед морських логістичних потужностей у переліку приватизації ви можете знайти ДП «Укрспецобладнання», що біля порту Чорноморськ. Колись це підприємство мало кілька сотень чи навіть тисяч контейнерів і працювало як відстійно-перевантажувальний центр. Інше, колись потужне морське агентство «Інфлот», також не витримало ринкову конкуренцію і зараз перебуває у переліку приватизації.

Однак час підготовки таких об'єктів залежить і від попиту на ринку. Формально – у змінах до закону про приватизацію прописано, що ми можемо оголошувати аукціон лише при наявності заяви від потенційного покупця. Ми вивчаємо попит і на публічних заходах, і отримуючи запити від бізнесу.

Оскільки наша спроможність готувати об'єкти до торгів обмежена (наприклад, у відділі приватизації нині працює п'ятеро людей), ми маємо розставляти пріоритети і готувати об'єкти, по яких є вірогідність зростання ціни. Як бачите, часом це вдається, часом не дуже.

– Яка ситуація з орендою в портах? Чи бачите нові тенденції? Наскільки збільшився попит на об'єкти в портах Дунайського регіону?

– Восени ми відчували дуже значне зростання попиту на логістичні потужності в усьому регіоні Бессарабії. Не лише на майданчики та складські площі в портах, а навіть на об'єкти, близькі до портів чи залізниці, або навіть просто до автодоріг. Через підвищення попиту подібні активи зросли в ціні.

Однак державні процедури довші, ніж того вимагає бізнес. Це, з одного боку, захищає державу від зловживань – як всередині, так і під зовнішнім тиском. З іншого – у такі кризові періоди

бюрократична машина виявилася недостатньо гнучкою, щоб закрити потреби релокованого чи навіть місцевого бізнесу.

Ми оголошували аукціони з оренди кількох майданчиків в порту Рені, які буквально «били рекорди». Так, наприклад, до повномасштабного вторгнення ціна на оренду в порту Рені складала 48 грн за квадратний метр, а під час війни сягала 467 грн за квадратний метр.

Такі договори укладаються терміном до кінця воєнного стану плюс рік. Тому чи збережеться така увага до портів Дунаю після Перемоги – важко передбачити. Скоріше, ні.

Саме це було одним з основних мотивів приватизувати малі порти нині, поки ми бачимо такий попит.

– На одній із зустрічей голова ФДМ говорив про те, що наступними будуть приватизовані великі портові об'єкти, наприклад, держстивідор «Южний». Чи доречно це робити під час війни та за яких умов може статися?

– Мені складно коментувати, оскільки це політичне рішення, а я, скоріше, працюю на виконавчому рівні. Якщо Міністерство відновлення та ФДМ, разом з президентом, урядом та народними депутатами приймуть таке рішення – ми його виконаємо. Нині нам доволі полегшили процес приватизації, прийнявши закон про особливості приватизації держмайна в умовах воєнного стану, зокрема зменшили перелік документації, яку треба готувати, надали можливість приватизувати майно з арештами.

Втім, основний економічний ефект від приватизації полягає не в тому, скільки грошей отримає бюджет від аукціону – треба, щоб об'єкт розвивався, створювалися нові робочі місця, сплачувалися податки тощо. Саме це дозволяє державі не тільки зменшити корупційні ризики в управлінні, а й отримати додаткові бенефіти у вигляді податків і зменшені соціальної напруги.

[Віктор Ковальчук](#)

Президент Асоціації портів України «Укрпорт» Ю.Б.Крук прийняв участь у засіданні Антикризового штабу

27 квітня 2023 року Український союз промисловців і підприємців (УСПП) провів чергове розширене засідання Правління УСПП за участі представників Верховної Ради України, Уряду, НБУ, НАНУ, структурованих об'єднань та організацій промисловців, підприємців, роботодавців, профспілок.

Асоціацію портів України «Укрпорт» представляв Президент Асоціації Ю.Б.Крук.

Під час заходу були розглянуті наступні питання:

-Інформація щодо стану виконання рішень Антикризового штабу, прийнятих за підсумками попередніх засідань:

щодо реалізації Постанови Кабінету Міністрів України від 27.01.2023 №76 «Деякі питання реалізації положень Закону України “Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію» щодо бронювання військовозобов’язаних на період мобілізації та на воєнний час».

щодо унормування правил перетину державного кордону в умовах правового режиму воєнного стану для персоналу українських підприємств в рамках підготовки та виконання зовнішньоекономічних контрактів, здійснення сервісних та монтажних робіт, участі у виставках за кордоном тощо.

щодо рекомендацій за підсумками слухань у Комітеті Верховної

Ради України з питань економічного розвитку на тему «План відновлення та розвитку економіки України від наслідків війни»

Інформація щодо врахування пропозицій АШ у матеріалах до засідання РНБО з питання «Про стан забезпечення стійкості функціонування та розвитку національної економіки в умовах воєнного стану».

-Збереження трудового потенціалу як головний соціальний фактор економічного відновлення.

У обговоренні питань порядку денного розширеного засідання Антикризового штабу взяли участь:

Кінах Анатолій Кирилович, Президент УСПП

Тимошенко Юлія Володимирівна, Голова депутатської фракції політичної партії Всеукраїнське об'єднання «Батьківщина»

Фоменко Ігор Олександрович, Заступник Міністра економіки України

Петухов Іван Михайлович, Віце-президент УСПП

Лібанова Елла Марленівна, академік НАН України, Директор Інституту демографії та соціальних досліджень імені М.В. Птухи НАН України

Осовий Григорій Васильович, голова Федерації профспілок України та інші.

Прес-служба Асоціації портів України «Укрпорт»

УДП освоїло ще один вид ремонту власними силами

База технічного обслуговування флоту (БТОФ) ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) розширює види ремонтних робіт, які виконуються власними силами підприємства, – зокрема, розпочала самостійно виконувати очищення та фарбування цистерн для зберігання запасів питної води. Про це повідомила прес-служба УДП.

Це важлива та відповідальна робота. Ще в минулому році намагалися залучити до її виконання підрядника. Але наш технічний департамент зміг організувати власну малярну ділянку з фаховим персоналом, який має необхідні дозволи, та обладнання. Якість роботи, термін гарантії не поступаються тим умовам, що, згідно договору, мав надавати підрядник. Водночас вартість робіт у 5(!) разів менша”, – вказала прес-служба.

На даний час на БТОФ вже виконані роботи по зачищенню та фарбуванню (два шари) цистерн двох суден. На цьому тижні будуть оформлені відповідні санітарні свідоцтва.

Як зазначають в УДП, нова малярна ділянка є одним із кроків розбудови сучасної інфраструктури обслуговування суден повного циклу на підприємстві.

ПрАТ «УДП» здійснює річкові вантажоперевезення по Дунаю. Компанія експлуатує понад 20 самохідних суден вантажного річкового флоту та приблизно 200 несамохідних суден, що дозволяє оперувати приблизно 20 баржевими караванами. Основу вантажів у 2022 році складають зернові та металургійна сировина. Крім того, компанія почала розвивати напрям контейнерних перевезень і [запустила](#) регулярні контейнерні

каравани.

Компанія у 2022 році [збільшила](#) перевезення вантажів до 1,5 млн тонн.

За підсумками 2022 року ПрАТ «УДП» [одержало](#) понад 1 млрд грн прибутку після 38 млн грн збитку за попередній рік.

Участь Президента Асоціації портів України «Укрпорт» Ю.Б.Крука у засіданні круглого столу УСПП

25 квітня 2023 року відбулось засідання круглого столу на тему: «Збитки підприємств: як зафіксувати і обстежити пошкодження зруйнованого майна та оцінити реальні збитки та упущену вигоду бізнесу» за участі представників органів державної влади та місцевого самоврядування, юристів та незалежних оцінювачів.

Організаторами круглого столу є УСПП, Українське товариство оцінювачів (УТО) та Фонд державного майна України (ФДМУ)

Асоціацію портів України «Укрпорт» представляв Президент Асоціації Ю.Б.Крук.

Під час заходу були обговоренні питання методичного забезпечення оцінки збитків, отриманих внаслідок збройної агресії російської федерації; огляд процедур з проведення

фіксації, обстеження та виконання невідкладних робіт, пов'язаних із пошкодженням війною будівель та споруд; правові аспекти залучення оцінювачів для представлення звітів з оцінки в судових інстанціях, в т.ч. у міжнародних в якості доказів та ін.

У заході взяли участь більш 300 керівників державних та власних підприємств, в тому числі і представники морської транспортної галузі.

Захід відбувся у форматі online (Zoom).

Прес-служба Асоціації портів України «Укрпорт»
