

Чергова спроба продати ДП «Білгород-Дністровський МТП» виявилася невдалою

Приватизаційний аукціон із продажу єдиного майнового комплексу (ЄМК) ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт» (МТП), призначений на 7 серпня 2023 року, не відбувся через відсутність заявок учасників. Про це [свідчить](#) протокол про результати електронного аукціону, оприлюднений у системі «ProZorro.Продажі».

Прийом заявок на участь в аукціоні тривав з 13 липня по 6 серпня 2023 року. Початкова ціна активу становила 184,92 млн грн.

Таким чином, фактична п'ята спроба продати актив також виявилася невдалою.

Датою проведення повторного аукціону встановлено 15 серпня. Заявки на участь приймаються з 6 по 14 серпня 2023 року. Початкова ціна – 92,46 млн грн.

Як повідомляли «Порти України», повторний аукціон із продажу ЄМК ДП «Білгород-Дністровський МТП», призначений на 14 червня 2023 року, [було скасовано](#) через відсутність заявок. Це була фактична четверта спроба продати актив. Перед цією спробою призначений на 6 червня 2023 року аукціон за ціною 184,9 млн грн [не відбувся](#) через відсутність бажаючих придбати актив.

Перший приватизаційний аукціон, запланований на 3 березня 2023 року, [не відбувся](#) через відсутність заявок. Повторний аукціон, на якому ціна активу зросла до 220 млн грн із початкових 93,7 млн грн, відбувся 13 березня 2023 року, однак переможець [не оплатив](#) лот і втратив гарантійний внесок (18,7 млн грн перераховано у бюджет) та право брати участь у торгах за цей

об'єкт.

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 порту також входять дев'ять суден, чотири тепловози, 18 портальних кранів, 47 транспортних засобів тощо.

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.

**Наступного року планується
розпочати будівництво мосту**

через Дністровський лиман

Наступного року на Одещині мають намір розпочати будівництво автомобільної дороги з мостовим переходом через Дністровський лиман. Про це йдеться у «Програмі соціально-економічного та культурного розвитку Одеської області на 2023 рік та основні напрями розвитку на 2024-2025 роки», яку обласна рада затвердила 4 серпня під час позачергової сесії, передає [«Юг.Today»](#).

У документі наголошується, що сьогодні стан дорожнього покриття та пропускна здатність причорноморських доріг у межах від гирла Дунаю до гирла Дніпра стають важливим елементом стримання в рамках стратегії національної безпеки.

У цьому контексті необхідно виділити вразливість транспортної логістики по переміщенню необхідних сил у зону між Дунаєм та Дністром. Стратегічним напрямком вирішення питання транспортного з'єднання цієї території з центром Одеської області є будівництво мосту через Дністровський лиман.

Крім того, введення в дію поромного комплексу «Орлівка – Ісакча» через Дунай в Ізмаїльському районі і зростаюча кількість транспорту, який користується цією переправою, дають можливість стверджувати, що міст через Дністровський лиман не тільки стратегічно важливий, але і економічно доцільний, оскільки скоротить дорогу транспортного потоку на південь Європи.

Після численних ракетних атак російською армією мосту в Затоці об'єкт наразі не підлягає відновленню», – зазначає видання.

Видання нагадало, що на початку листопада 2021 року представники керівництва Білгород-Дністровського морського торговельного порту, Асоціації архітекторів Одеси та

Інституту міської регенерації та дизайну представили широкому загалу концепцію будівництва Аккерманського мосту, який дозволить вирішити найголовнішу транспортну проблему півдня Одеської області. Принципова відмінність цього рішення від інших варіантів мостового переходу – розташування на захід від акваторії Білгород-Дністровського порту.

Згідно з запропонованою концепцією, основні характеристики Аккерманського мосту виглядають так: мінімально можлива довжина – 4295 метрів; пропускна можливість – 40 тис. автомобілів на добу; висота мосту над рівнем води – 12,5 метра.

Одеський архітектор Володимир Халін заявив «Юг.Today», що найкоротший маршрут мосту дуже добре вписується в інфраструктуру Аккермана, розташовану вище порту. Чому портовики зацікавилися цією концепцією мосту? Тому що інші проекти будівництва автомобільного мосту виходили до Шабо, тим самим перетинаючи акваторію порту. А таке розміщення передбачає будівництво мосту з високими прольотами завширшки понад 150 метрів та висотою понад тридцять шість метрів для проходження суден. Подібні конструкції значно збільшують вартість самого проєкту. А, наприклад, будівництво естакадного мосту, який пропонують автори нової концепції, обійдеться вшестеро дешевше, ніж будівництво мосту для проходження суден.

У 2021 році концепцію мосту через Дністровський лиман переглянули. Через «тіло» конструкції планували протягнути газову трубу або високовольтний електричний кабель. Але Халін віддає перевагу останньому варіанту поєднання мосту.

Тому реалізація цієї концепції дозволить пов'язати Аккерман з основними магістралями, що, у свою чергу, скоротить відстань до Одеси на 34 кілометри, минаючи розвідний міст у Затоці. Поїздка з Білгорода-Дністровського до Одеси під час запуску естакадного мосту займатиме не більше сорока хвилин. Це надасть можливість Білгороду-Дністровському увійти до складу Одеської агломерації. Аккерманці зможуть спокійно працювати в Одесі, не витрачаючи 2,5 години на проїзд електричкою в один

кінець.

Як зазначило видання, для Одеської області реалізація проекту з будівництва Акерманського мосту дасть поштовх розвитку транспортної магістралі у напрямку Європи, підвищенню мобільності населення південних районів регіону. Адже, як показала практика і військовий стан, південь Одещини повинен мати альтернативні транспортні вузли, крім діючих мостів у Затоці і Маяках, що в будь-який момент можуть стати аварійними.

Фото: usionline.com

УДП звільнило флот, заблокований через позов росіян у Сербії

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) звільнило буксир «Братислава» и судно «Механик Головацький», які були арештовані за позовом сербської компанії Nis Gazprom Neft. Про це повідомив тимчасово виконуючий обов'язки генерального директора УДП Дмитро Москаленко.

Сербська компанія Nis Gazprom Neft раніше займалась бункеруванням флоту УДП. До початку повномасштабного російського вторгнення у пароплавства виникла заборгованість перед постачальником.

Судна арештували понад рік тому за позовом Nis Gazprom Neft. Мажоритарним власником компанії-позивача є «Газпром Нефть» та

«Газпром», які контролюються країною-агресором. Минуле керівництво УДП чомусь саме у росіян замовляло послугу бункерування наших суден. Ми припинили будь-які взаємовідносини з ворогом, і отримали у відповідь судовий позов», – написав Москаленко.

Керівник нагадав, що РФ домоглась арешту всього флоту пароплавства, але компанія «відбила атаку» та продовжила працювати на Середньому Дунаї та виконувати рейси у Сербію. У заручниках залишились лише два судна.

Понад рік тривала запекла боротьба, нарешті судна звільнені з полону. Скоро будемо зустрічати їх в Україні», – зауважив Москаленко.

Відсутність двох одиниць тягового флоту не вплинула на обсяг перевезень УДП. За словами керівника, підприємству вистачало тяги. Ще до повернення суден (завдяки ремонтній програмі) кількість самохідного флоту в експлуатації перевищила 30 одиниць. Але роботи звільненим суднам вистачить.

Цього року ми розбудували інфраструктуру по обслуговуванню барж, зменшили кількість барж у простої та, відповідно, збільшили кількість несамохідного флоту, який може одночасно перебувати в експлуатації. Простіше кажучи, тепер не має черги на ремонт, баржі приходять з рейсу і одразу обслуговуються. Скоро також очікуємо завершення будівництва перших нових барж SLG», – додав Москаленко.

УДП [продовжує](#) роботу після атаки російських дронів на Ізмаїл минулого тижня, внаслідок якої значних ушкоджень зазнав головний офіс пароплавства.

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.

Компанія у 2022 році [перевезла](#) морським та річковим флотом 1,8

млн тонн вантажів. Основу вантажів у 2022 році складали зернові та металургійна сировина. Крім того, компанія почала розвивати напрям контейнерних перевезень і [запустила](#) регулярні контейнерні каравани.

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

Кабмін ухвалив рішення розширити межі акваторії порту «Усть-Дунайськ»

Кабінет міністрів у п'ятницю, 4 серпня, ухвалив рішення розширити межі акваторії морського порту «Усть-Дунайськ». Про це повідомив представник уряду у Верховній Раді Тарас Мельничук.

За його словами, внесено зміни у додаток «Межі акваторії морського порту Усть-Дунайськ» до постанови Кабміну від 7 жовтня 2009 року № 1274 «Про межі акваторії морського порту Усть-Дунайськ» з метою збільшення обсягів вантажопереробки морських портів Дунайського регіону у період воєнного стану.

Доповнено на період воєнного стану та протягом трьох місяців з дня його припинення чи скасування новими географічними координатами місця розташування якірних стоянок біля гирла Бистре для організації рейдового перевантаження зернових вантажів з морських портів Усть-Дунайськ та Ізмаїл на судна

типу «панамакс», – написав Мельничук у Telegram.

Морський порт «Усть-Дунайськ» розташований у південній частині Жебріянської бухти Чорного моря. До початку повномасштабного вторгнення в порту функціонували оператори ДП «Морський торговельний порт «Усть-Дунайськ» та Філія «Усть-Дунайськ» ДП «АМПУ».

У січні 2023 року вперше в Україні було проведено аукціон з продажу портового активу – єдиного майнового комплексу ДП «Морський торговельний порт «Усть-Дунайськ». Переможцем [стало](#) ТОВ «Еліксир Україна». Проте до цього часу акт приймання-передачі об'єкту не підписано.
