

Нова спроба: ФДМ продаватиме ДП «Білгород-Дністровський МТП» на «голландському» аукціоні

Фонд державного майна (ФДМ) усьоме виставив на приватизацію єдиний майновий комплекс (ЄМК) ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт».

Згідно з [інформацією](#) в системі «Prozorro.Продажі», стартову ціну об'єкта на приватизаційному аукціоні, який повинен відбутися 23 серпня 2023 року, знижено до 92,459 млн грн.

Цього разу ФДМ планує провести гібридний «голландський» аукціон – на пониження ціни, під час якого початкова вартість лота покроково знижується, аж поки хтось з учасників не зупинить зниження. Далі відбувається етап закритих цінових пропозицій: інші учасники можуть запропонувати ціну, вищу зафіксованої. Переможцем стає той, хто запропонував найбільшу суму. Однак той учасник, який зупинив зниження на першому етапі, має право останнього ходу й може перебити максимальну ціну суперника на третьому етапі.

Аукціон розпочинається навіть без учасників, адже є можливість приєднатися вже після старту.

«Голландські» аукціони застосовуються для продажу активів, ринкову вартість яких важко визначити: прострочені кредити, майно банків-банкрутів або в разі неуспішних «англійських» аукціонів тощо.

Запланований на 15 серпня 2023 року «англійський» (із підвищенням ціни) аукціон із продажу ЄМК ДП «Білгород-Дністровський МТП» [не відбувся](#) через відсутність заявок

учасників. Це була фактична шоста спроба продати актив. Перед цією спробою призначені на 7 серпня, 14 червня та 6 червня аукціони не відбулися через відсутність охочих 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 2022 року 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

Фото надано ДП «Білгород-Дністровський МТП»

Кабмін погодив реорганізацію колишнього держстивідора ХМТП

Кабінет міністрів погодив реорганізацію ДП «Херсонський морський торговельний порт» (ХМТП). Про це ідеться у розпорядженні №696-р від 11 серпня 2023 року, яке оприлюднене на «Урядовому порталі».

Погодитися із пропозицією Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури щодо реорганізації державного підприємства «Херсонський морський торговельний порт» (код згідно з ЄДРПОУ 01125695) шляхом його приєднання до державного підприємства «Стивідорна компанія «Ольвія» (код згідно з ЄДРПОУ 19290012)”, – ідеться у документі.

На думку галузових фахівців, об’єднання колишніх державних стивідорних компаній може свідчити про підготовку до їхньої ліквідації як держпідприємств.

Майно ХМТП та СК «Ольвія» було передане в концесію (терміном 30 та 35 років відповідно) ще до початку повномасштабного російського військового вторгнення в Україну. Після закінчення бойових дій обидва концесіонери мають намір якнайшвидше відновити операційну діяльність.

ДП «Херсонський морський торговельний порт» [перейшло](#) під управління компанії-концесіонера ТОВ «Рисоіл-Херсон» у грудні 2021 року. Для управління активом було створене ТОВ «Херсонський порт». Протягом двох місяців до початку

повномасштабної війни компанія-концесіонер встигла розпочати закупівлю нового обладнання та впровадження сучасних стандартів разом із запрошеними в команду провідними фахівцями галузі.

На початку грудня 2021 року Міністерство інфраструктури [підписало](#) акт передачі цілісного майнового комплексу ДП «СК «Ольвія» та відповідного майна ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) у Спеціалізованому морському порту (СМП) «Ольвія» концесіонеру – ТОВ «Кютерміналз» (QTerminals Olvia).

Як і коли буде відбудуватися відновлення адміністративної будівлі УДП?

Наслідки атаки російських дронів на порти Придунав'я обговорювали минулого тижня під час візиту до Ізмаїлу представників Комітету ВРУ з питань транспорту та інфраструктури на чолі з Юрієм Кіселем.

Нагадаємо, 2 серпня ворог завдав удару по Ізмаїлу. Серед інших об'єктів (морвокзалу, елеваторів) постраждала адміністративна будівля УДП. Складений фасад отримав значні пошкодження.

Наразі виконується процес оцінки завданої шкоди, визначаються шляхи відновлення.

УДП знайшло, де тимчасово розмістити персонал, підприємство працює. Проте відбудова – складний і тривалий процес. Для нормальної роботи апарату впродовж цього часу потрібно провести реконструкцію деяких інших наших будівель та приміщень.

Допомоги у держави не просимо, впораємось власними силами. Сьогодні кожна бюджетна гривня має передусім витратись на потреби фронту.

Ми лише розраховуємо на сприяння Комітету ВРУ щодо внесення змін у фінансовий план підприємства.

Під час обговорення порушувалася і низка інших питань.

Припинення роботи зернового коридору призвело до збільшення попиту на дунайські річкові перевезення. За таких обставин, на загальну думку, важливо зберегти принципи прозорості та рівності умов роботи з усіма контрагентами, які УДП сповідує ще з минулого року.

Також зазначалося, що пароплавство підписало угоду з International Finance Corporation, яка є структурою Світового Банку. Успішна реалізація проєкту відкриє шлях до нових інвестицій в Україну. Проте для міжнародних партнерів незалежність управління УДП є однією з важливих умов співпраці з підприємством.

Дякуємо шановним членам Комітету за увагу до проблем підприємства та обіцяну підтримку УДП!
