

Олександр Кубраков: Перше судно рухається встановленим для цивільних суден тимчасовим коридором до/з чорноморських морських портів

Перше судно скористалося тимчасовим коридором для торговельних суден до/з портів Великої Одеси.

Контейнеровоз «JOSEPH SCHULTE» (прапор Гонконг) вийшов з порту Одеса та рухається встановленим для цивільних суден тимчасовим коридором до/з чорноморських морських портів України.

16 серпня 2023 року контейнеровоз, який знаходився в порту Одеса з 23 лютого 2022 року, вийшов за Воронцовський маяк і тримає курс на Босфор. На борту – понад 30 тис тонн вантажу (2 114 контейнерів), зокрема з продовольством.

Коридор першочергово буде використовуватися для евакуації суден, які перебували в українських портах Чорноморськ, Одеса та Південний на момент повномасштабного вторгнення російської федерації.

Згідно з навігаційним дорученням ВМС ЗСУ №6 тимчасові маршрути руху цивільних суден до/з чорноморських морських портів України почали діяти з 8 серпня 2023 року.

Україна запропонувала цей маршрут у своєму зверненні до Міжнародної морської організації (ІМО). Рада ІМО визнає міжнародне право України на вільне торговельне судноплавство і закликає росію припинити будь-які погрози та дотримуватися міжнародних конвенцій.

Останній раз судно виходило в рамках Зернової угоди 16 липня з порту Одеса. Після зриву Зернової угоди, російська федерація вдалася до системних повітряних атак портової інфраструктури для зупинки українського агроекспорту. Разом з тим, спостерігаються інформаційні спекуляції та спроби провокацій у Чорному морі для впливу на рух суден до українських портів.

Верховний Суд розблокував ліквідацію ІПДМ

Верховний Суд підтвердив рішення апеляційного суду про скасування рішення суду першої інстанції, яке блокувало ліквідацію Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків (ІПДМ). Про це повідомив голова Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства (Адміністрації судноплавства) Євгеній Ігнатенко.

Верховний Суд прийняв рішення на користь Адміністрації судноплавства та залишив без задоволення касаційну скаргу щодо заборони вживати заходи, спрямовані на ліквідацію ІПДМ. Судова справа №320/11162/23 – це була чергова спроба відродити діяльність Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків шляхом судових позовів”, – написав Ігнатенко у Facebook.

Керівник Адміністрації судноплавства нагадав, що у квітні Київський окружний адміністративний суд задовольнив заяву про забезпечення позову у справі №320/11162/23, тим самим на деякий час повністю припинив процес ліквідації ІПДМ. На час розгляду справи ліквідаційна комісія не могла звільняти працівників Інспекції та здійснювати дії, пов’язані з її реорганізацією.

Це рішення суду було оскаржено Адміністрацією судноплавства в апеляційному порядку до Шостого апеляційного адміністративного суду, де [отримали](#) справедливе рішення Феміди. Проте інша сторона судового процесу не зупинилась і подала касаційну скаргу до Верховного Суду. Сьогодні маємо чергову перемогу та

справді важливе рішення. Старі корумповані органи мають бути повністю ліквідовані. І рішення Верховного Суду є підтвердженням цього”, – підсумував він.

У листопаді 2020 року Адміністрація судноплавства (на той час – Морська адміністрація) [отримала](#) весь функціонал, який раніше належав ліквідованій ІПДМ. Зокрема, до її повноважень віднесено створення постійно діючих ДКК для підтвердження кваліфікації моряків, забезпечення їхньої роботи, а також підтвердження кваліфікації моряків.

У серпні 2020 року Кабінет міністрів затвердив постанову «Деякі питання підготовки та дипломування моряків», якою повністю передав Морській адміністрації функції дипломування моряків, а також запустив процес ліквідації ІПДМ та її представництв (філій, відділень).

Відновлення судноплавства на деокупованих територіях у пріоритеті – Адміністрація судноплавства

Зусилля Адміністрації судноплавства зосереджені на розмінуванні водних шляхів і відновленні судноплавства на деокупованих територіях. Про це повідомив голова Адміністрації

судноплавства Євгеній Ігнатенко.

Відновлення судноплавства є одним з пріоритетних завдань після деокупації території України. Це сприятиме активізації економічних процесів та відбудові країни в цілому. Результати та подальші заходи обстеження морських та внутрішніх водних шляхів обговорили сьогодні на нараді з європейськими партнерами”, – написав Ігнатенко у Facebook.

Керівник Адміністрації судноплавства нагадав, що через бойові дії та ракетні обстріли на території України, зокрема й на значній частині суднового ходу річки Дніпро наявні небезпечні та вибухові предмети, що загрожують безпеці судноплавства. Залишаються забрудненими вибухонебезпечними предметами водні шляхи, території, акваторії, об’єкти інфраструктури морського та внутрішнього водного транспорту. Кількість та типи вибухонебезпечних предметів, а також площа, яка потребує очищення від них, постійно збільшується.

Крім того, після підриву росіянами дамби Каховської ГЕС в Дніпро, Південний Буг, морські підхідні канали, в акваторії портів та територіальне море потрапила дуже велика кількість нерозірваних снарядів, боєприпасів та іншої військової техніки.

Ми робимо все, щоб судноплавство було безпечним. З цією метою постійно комунікуємо з ДСНС, Мінвідновлення, МВС, Міноборони та іншими суб’єктами. Нині, спільними зусиллями ДСНС, Адміністрації судноплавства, а також ДП «Укрводшлях» завершено обстеження водних ділянок від Запоріжжя до міста Дніпро, значний обсяг площі ще потребує обстеження. Визначили для себе пріоритетні завдання та відповідні ділянки, які будуть обстежені першочергово”, – заявив Ігнатенко.

Безпекова ситуація в нашій державі та на її морських і внутрішніх водних шляхах є невід’ємною частиною розвитку світової економіки, наголосив він.

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, залізрудних 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 порталних 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 «Рисоїл-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).
