

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 злагодженій 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.

УДП збільшило чистий прибуток у десять разів у січні-лютому

ПрАТ «Українське дунайське пароплавство» (УДП) у січні-лютому 2023 року збільшило чистий прибуток в десять разів порівняно з аналогічним періодом минулого року. Про це повідомив Генеральний директор УДП Дмитро Москаленко.

За січень-лютий порівняно з першими місяцями 2022 та 2021 років дохід пароплавства зріс приблизно в два рази. Рентабельність роботи флоту – в чотири рази. Чистий прибуток - в десять”, – написав Москаленко у Facebook, не називаючи фактичні цифри в грошовому вимірі.

За його словами, таких результатів пароплавству вдалося досягти у першу чергу завдяки гнучкій, прозорій та ефективній економічній політиці.

Ми працюємо напряду з власниками вантажів, без прокладок, «відкатів», тіньових схем. Виборюючи найбільш вигідні для підприємства умови. Ми створюємо для наших клієнтів комфортні та зручні умови співпраці (єдина логістична послуга, широка можливість вибору точки завантаження, логістична модель без простоїв тощо)”, – наголосив керівник УДП.

Іншими факторами, які посприяли економічним успіхам, стали запровадження онлайн-моніторингу, який унеможливив випадки зловживань, і чітка та скоординована робота судноремонтних підрозділів, відділу закупівель та забезпечення, яка сприяла зменшенню затримок та простоїв, що завдавали підприємству збитків.

На 2023 рік Москаленко анонсував старт проекту з модернізації

теплоходів та буксирів флоту та пообіцяв, що підприємство цього року очікує «просто неймовірної суми капітальних інвестицій».

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 порівняно з 2021 роком. Зокрема, у січні-жовтні річковим флотом перевезено майже 1,5 млн тонн вантажів.

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

УДП офіційно. Як забезпечити сталий розвиток УДП, що заважає, чим держава може допомогти?

Ці теми обговорювали сьогодні під час зустрічі з шановними представниками Міністерства інфраструктури та Комітету ВРУ з питань транспорту та інфраструктури, які відвідали з робочим візитом порти та інші важливі інфраструктурні об'єкти

Придунав'я.

Доповів колегам про досягнуті УДП результати, про наші плани на цей рік – зокрема, запуск програми будівництва нового флоту та модернізації виробничих потужностей, залучення інвестицій, тощо.

Серед іншого торкнулись і деяких болючих питань – захисту нерухомості підприємства за кордоном, перспектив відновлення роботи пасажирського флоту, повернення активів УДП, які були виведені з підприємства за минулого керівництва.

□□Не могли обійти увагою і одну з суттєвих проблем, яка стримує розвиток не лише УДП, але багато інших підприємств держсектору. Занадто складну та занадто зарегульовану систему ухвалення рішень. Ситуація на ринку змінюється дуже динамічно. А ми іноді втрачаємо тижні, а інколи місяці на отримання умовного «папірця» з Києва, який гальмує увесь процес запуску нового важливого проєкту. За таких умов державному сектору складно залучати інвесторів та розвиватись, якщо він працює у конкурентному середовищі.

Переконаний, що ДП можуть працювати ефективно, але менеджер має думати про результат, а не про те, як не порушити ту чи іншу бюрократичну процедуру.

Дякую колегам за дуже фахове та змістовне обговорення тематики розвитку нашого підприємства. Дуже приємно, що і в профільному Комітеті парламенту, і в нашому Міністерстві дуже уважно спостерігають за діяльністю УДП, підтримують нас, чують нас і завжди готові прийти нам на допомогу.
