

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 галузевих 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!

У Галаці обговорили збільшення трафіку через Суліну і розширення рейдової перевалки поблизу Констанци – Кубраков

Пошуку можливостей збільшення українського експорту шляхом розвитку альтернативних логістичних маршрутів і судноплавства на Дунаї було присвячено зустріч Україна – США – Єврокомісія – Румунія – Молдова, яка відбулася у румунському Галаці у п'ятницю, 11 серпня. Про це повідомив міністр розвитку громад, територій та інфраструктури Олександр Кубраков.

Нещодавні атаки РФ на портову інфраструктуру України знищили понад 200 тисяч тонн зерна. Цей показник дорівнює, за підрахунками Всесвітньої продовольчої програми ООН, життю щонайменше мільйона людей у світі», – зазначив Кубраков.

За словами міністра, триває робота над розвитком альтернативних логістичних маршрутів для українського експорту. Українська сторона розраховує, що європейські партнери сприятимуть зняттю односторонніх обмежувальних заходів стосовно української аграрної продукції.

Інший пріоритет – розвиток судноплавства на Дунаї. Тут ключові напрями роботи – пришвидшення проходження суднами каналів, збільшення пропускної спроможності на каналі Суліна та організація додаткових місць для здійснення рейдової перевалки суден біля румунського порту Констанца.

Також триває спільна робота з європейськими партнерами над

включенням української частини Дунаю до карт Транс'європейської мережі внутрішніх навігаційних шляхів (TEN-T). Це – одна з важливих умов для повноцінної роботи бізнесу на ринку українських дунайських перевезень.

Крім того, разом з румунською стороною працюємо над тим, щоб повноцінно запуснути вантажні перевезення на автомобільних пунктах пропуску на кордоні з Румунією «Красноїльськ – Вікову де Сус» та «Дяківці – Раковець». Також у планах збільшення пропускної спроможності «Порубне – Сірет» щонайменше на 20% та відкриття ще двох нових пунктів пропуску.

Дякую Координатору США з питань санкцій Джиму О'Браєну, послу США в Україні Бріджит Брінк, генеральній директорці Директорату Єврокомісії з транспорту Магді Копчинській, Міністру транспорту та інфраструктури Румунії Соріну Гріндяну та Міністру аграрної політики Молдови Володимиру Балеа за підтримку», – зазначив Кубраков.

За словами міністра, наша діяльність спрямована на досягнення однієї мети – забезпечити якнайбільше можливостей для українських експортерів.

Фото: Олександр Кубраков/Facebook

УДП підтверджує виконання чинних зобов'язань перед вантажовласниками

Складна ситуація на ринку перевезень не вплине на виконання довгострокових контрактів, укладених цього року ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП). Про це повідомила прес-служба УДП.

Деякі іноземні перевізники обмежили роботу флоту в українських дунайських портах, ставки фрахту продовжують зростати. Ще з минулого року ми попереджали про цей ризик. Пропонували аграріям та трейдерам не робити ставку лише на морський флот. Ми говорили: хеджуйте ризики, укладайте довгострокові контракти також на річкові перевезення, фіксуйте умови, поки фрахтові ставки на мінімумі. Ті, хто нас почув, сьогодні має можливість вивозити продукцію. УДП виконує взяті на себе зобов'язання у повному обсязі, це наша принципова позиція», – заявив заступник генерального директора УДП Владислав Бєлах під час онлан-наради з контрагентами компанії.

За його словами, у подальшому підприємство також буде дотримуватися відкритої та прозорої політики, віддаючи пріоритет довгостроковим контрактам на ринкових умовах.

Нам нецікаві посередники та спекулянти, які розігрівають ринок, обіцяють обсяги перевезень, а потім зникають. Довгострокові контракти напряду з власниками вантажу дають можливість мінімізувати простої, планувати нашу діяльність, ремонті програми, інвестиції», – зазначив Бєлах.

У червні 2023 року УДП [відзначало](#) зростання попиту на комплексну логістичну послугу, яку компанія пропонує експортерам агропродукції.

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 [перевезла](#) морським та річковим флотом 1,8 млн тонн вантажів.

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

Фото: Дмитро Москаленко/Facebook
