

Приватний інвестор збудує нові дороги до порту «Усть-Дунайськ»

Компанія «Еліксир Україна», яка перемогла на аукціоні із приватизації єдиного майнового комплексу ДП «Морський торговельний порт (МТП) «Усть-Дунайськ», планує збудувати нову портову та під'їзну інфраструктуру і збільшити обсяги перевалки в порту.

Як повідомила прес-служба Фонду державного майна (ФДМ), про план модернізації підприємства розповів акціонер «Еліксир Україна» Валерій Віхренко під час зустрічі з першим заступником голови ФДМ Денисом Шугалієм.

««Еліксир Україна» планує активно збільшувати об'єми перевалки. Ключовий пріоритет – зведення нових доріг, під'їздів і розв'язок, адже з портом немає залізничного сполучення. Компанія планує модернізувати склади, придбати техніку та побудувати зерновий елеватор на 50 тис. тонн», – ідеться у повідомленні.

Також компанія розраховує створити нові робочі місця для технічних спеціалістів.

В найближчий час основними вантажами для перевалки залишаться зернові та добрива. Однак компанія-інвестор планує розширити номенклатуру вантажів.

В довгостроковій перспективі «Еліксир Україна» прагне докласти зусилля до об'єднання водними шляхами річок Дунай і Дніпро, щоб зняти навантаження з доріг України.

В середині січня ФДМ провів перший в Україні конкурс із приватизації портових активів – єдиного майнового комплексу ДП

«Морський торговельний порт «Усть-Дунайськ». У ході торгів ціна активу піднялася у 3,3 разу – до 201 млн грн. Переможцем стало ТОВ «Еліксир Україна», з яким ФДМ 20 квітня уклав договір купівлі-продажу.

Спроба №3. Коли відбудеться новий аукціон з приватизації майна Білгород-Дністровського МТП

Переможець торгів з приватизації майнового комплексу Білгород-Дністровського порту так і не сплатив кошти за об'єкт. Тож, попереду вже третя спроба Фонду держмайна продати актив. Що з цього приводу говорять в порту?

14 квітня Фонд державного майна України повідомив, що аукціон з продажу єдиного майнового комплексу державного підприємства «Білгород-Дністровський морський порт» не відбувся, оскільки покупець не сплатив кошти за об'єкт. Це вже друга невдала спроба продати актив. Директорка порту Оксана Кіктенко говорить, що наразі готуються уточнені документи, буде

актуалізовано інформаційну довідку та сформовано стартову ціну. Після цього буде оголошено про новий аукціон.

Які компанії були зацікавлені стати власником майна держстивідора, та чому переможець аукціону так і не сплатив кошти.

Три роки підготовки до приватизації

До приватизації в портовій галузі предметно почали готуватися у 2020 році, коли тодішнє Міністерство інфраструктури очолював Владислав Криклій. Тоді взялися готувати до продажу майно трьох невеликих портів – Усть-Дунайського, Білгород-Дністровського та Скадовського. Загалом необхідність роздержавлення портових активів – це те, про що до того вже не один рік говорили як чиновники, так і бізнес. Після перших двох кейсів концесії в портах Херсон та Ольвія, було вирішено спробувати ще один механізм. Бюрократичні процеси затягнулись майже на два роки, але до кінця 2021 року ми вже мали побачити перші результати. “Усть-Дунайськ буде готовий до аукціону вже в жовтні 2021 року, а порт Білгород-Дністровський – до кінця 2021 року. Що стосується Скадовського морського торговельного порту, то його приватизації варто очікувати в наступному році”, – такі плани мав ФДМ, за словами колишнього заступника голови Фонду, Тараса Єлейка.

Призупинення та прискорення

З початком повномасштабного російського вторгнення процес підготовки до приватизації портових активів призупинився, оскільки воєнний стан встановив особливий правовий режим для об’єктів державної власності. Однак у липні минулого року парламент [схвалив](#) законопроект №7451 щодо спрощення приватизації. Аудити й оцінки стали необов’язковими, строки аукціонів скоротилися, з’явилися нові правила визначення стартової ціни і розміру гарантійного внеску, процес цифровізувався (подання документів онлайн, е-підписи), змінилися умови викупу і передавання майна. Основна мета –

пришвидшення та оптимізація приватизації, яка сприятиме релокації бізнесу, залученню нових інвестицій та прискореному відновленню економіки України. Тож, вже восени регіональні ФДМ в Одеській та Миколаївській областях в швидкому темпі повернулися до підготовки портових об'єктів на продаж.

Перші млинці приватизації

17 січня 2023 року на аукціоні був проданий перший портовий актив – майновий комплекс ДП “Морський торговельний порт Усть-Дунайськ”. Через захоплення російськими окупантами українських портів Азовського моря та обмежену роботу портів Чорного моря, привабливість портів на Дунаї різко зростає. Держава змогла виручити за актив вдвічі більше, ніж оцінювалось до повномасштабного вторгнення.

На черзі був порт Білгород-Дністровський. Вперше аукціон був призначений на 3 березня, але він не відбувся. “Учасники не подали заявки”, – так заявили в ФДМУ в Миколаївській області. Проте в інтерв'ю ЦТС директорка ДП “Білгород-Дністровський МТП” Оксана Кіктенко говорила, що однією з причин перенесення торгів стало призначення несподіваного аудиту за два дні до аукціону.

Як би там не було, наступні торги з пониженням ціни було заплановано на 13 березня. Стартова ціна – 93,7 млн грн.

Спроба №2

13 березня аукціон таки відбувся. Згідно даних у системі Прозорро.Продажі, переможцем стала компанія “Укрдонінвест” бізнесмена Віталія Кропачова (має активи у вугільній, машинобудівній, будівельній та транспортній галузях, медіа), яка запропонувала 220 млн і 100 грн. Цікаво, що компанія-конкурент “Укрдонінвеста” на торгах поступилася саме цими 100 гривнями. Це відразу викликало дискусію в соцмережах щодо “чистоти” аукціону.

У торгах також брали участь ТОВ “Порт Аккерман”. Згідно з

даними сервісу YouControl, засновником є компанія “Новотех-Термінал” – стивідорна компанія, яка оперує в порту Одеса. Її пропозиція склала 97 млн грн. Ще одна компанія, котра приймала участь в аукціоні, – ПрАТ “Мостобуд ЮА”. Основна спеціалізація – будівництво доріг та мостів, тунелів, інжиніринг. Один із найбільш відомих об’єктів – Подільський міст у Києві, який компанією так і не був добудований. Цю фірму пов’язують з колишнім регіоналом Володимиром Продивусом. Саме її пропозиція була на 100 грн меншою, ніж у переможця, та склала 220 млн грн.

Проте, як вже було сказано, переможець торгів кошти так і не сплатив.

“На жаль, нам невідомо, чому учасник не заплатив, так само як і невідомі причини участі в аукціоні даної компанії та причини відмови купувати об’єкт. Оскільки ніхто з представників компанії не був у порту до аукціону. Втім і після, ніхто з нами на зв’язок не виходив і не ініціював вивчення стану справ підприємства”, – прокоментувала ЦТС ситуацію очільниця ДП “Білгород-Дністровський морський порт” Оксана Кіктенко. За її словами, дві інші компанії приїздили до порту, вивчали документи та цікавилися об’єктом.

Що буде далі?

Оксана Кіктенко говорить, що наразі готуються уточнені документи та дані стосовно об’єкта станом на перший квартал 2023 року, буде актуалізовано інформаційну довідку та сформовано стартову ціну. Перша стартова ціна буде стандартною без зниження. “Ми віримо, що аукціон відбудеться та що інтерес до підприємства у інших зацікавлених сторін ще є. Дзвонять різні компанії та запитують, коли відбудеться наступний аукціон. Підготовка до приватизації була тривалою, складною, і навіть із спробами її зірвати. Тому на легкий процес переходу активу в приватну власність ми і не розраховували”, – резюмує вона, додаючи, що сподівається на проведення нового аукціону вже в травні.

Австрійська верф готова допомогти з модернізацією флоту УДП

Делегація ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) відвідала австрійську судноверф Österreichische Schiffswerften AG (ÖSWAG), яку планують залучити до робіт із повної модернізації перших чотирьох несамохідних суден пароплавства. Про це повідомила прес-служба УДП.

Компанії майже 200 років. У другій половині минулого сторіччя австрійці дуже багато будували для СРСР та інших країн соціалістичного табору. Це були дуже надійні, на совість створені судна. Заплановані для повної модернізації перші чотири несамохідних судна УДП також побудовані на ÖSWAG. Тому саме з цією компанією делегації УДП було особливо цікаво провести консультації щодо можливої співпраці”, – вказала прес-служба.

Зазначається, що УДП не перше, яке звертається до австрійської компанії по допомогу. Аналогічний проєкт модернізації був успішно реалізований для Болгарії та деяких інших країн.

Специфіка Дунайського пароплавства у тому, що за останні 40-50 років модернізація взагалі не проводилась. Для наших східноєвропейських колег австрійська верф проводила лише заміну двигунів та деякого іншого обладнання – у випадку суден УДП потрібно зачищати все наповнення, залишивши лише корпус”, – зазначає генеральний директор УДП Дмитро Москаленко.

На ÖSWAG погодилися, що єдиний розумний шлях – на базі старих корпусів (які чудово збереглися) створити сучасні судна з новими двигунами, автоматизованою системою управління, новими каютами для екіпажу тощо.

Цікаво, що ÖSWAG зберегла проекти будівництва суден УДП та готова створити для нас деталізований перелік робіт, матеріалів, обладнання для виконання проєкту модернізації. Це дозволить зрозуміти, який обсяг робіт можна виконати в Україні (скоріш за все, це всі роботи з корпусом), та сформуванню орієнтовний бюджет”, – вказали в УДП.

Під час зустрічі також розглянули питання про найбільш оптимальний варіант нових двигунів з точки зору екологічних вимог, економічності, надійності, ресурсу і термінів постачання.

ÖSWAG дійсно має унікальну експертизу, надсучасне виробництво, потужне конструкторське бюро. А головне – бажання нам допомогти. Але ми обов’язково проведемо перемовини також з іншими суднобудівниками. Щоб почути всі пропозиції і обрати найкраще”, – підсумували в УДП.

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 до 1,5 млн тонн.

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

Робоча зустріч керівників Асоціації портів України «Укрпорт» з співзасновником ПК"Орлівка" та ТОВ «Річковий порт «Орлівка» ДІМЧОГЛО Ю.Д.

19 квітня 2023 року, Президент Асоціації портів України «Укрпорт» Ю.Б. Крук та Генеральний директор Асоціації О.С.Леснік зустрілись з одним із керівників приватних дунайських транспортних підприємств, співзасновником паромного комплексу “Орлівка” та ТОВ «Річковий порт «Орлівка» Ю.Д.Дімчогло.

У ході зустрічі обговорювалися питання співпраці Асоціації портів України «Укрпорт» із підприємствами приватного бізнесу Дунайського регіону.

Прес-служба Асоціації портів України «Укрпорт»

Кубраков у Туреччині

обговорить блокування Росією роботи зернового коридору

Віце-прем'єр – розвитку громад, територій та інфраструктури Олександр Кубраков у вівторок, 18 квітня, на запрошення турецького міністра оборони Хулусі Акара вирушить до Туреччини, аби обговорити виконання Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів у Чорному морі. Про це повідомили у Міноборони Туреччини, передає [«Європейська правда»](#).

Візит Кубракова до Туреччини відбувається на тлі заяви Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України про блокування Росією «зернової угоди».

Як стверджує українська сторона, РФ ще з 10 квітня в односторонньому порядку припинила реєстрацію суден, які покидають українські порти, для інспекцій у межах «зернової угоди», й почала формувати інспекційний план на власний розсуд. У понеділок, 17 квітня, вже вдруге за весь час роботи зернового коридору не складено інспекційного плану і [не проінспектовано](#) жодного судна. Це ставить під загрозу функціонування «зернової ініціативи», наголосили у МІУ.

Мінінфраструктури закликала партнерів – ООН і Туреччину, які є гарантами угоди, – забезпечити виконання всіма сторонами процедур, які працювали дев'ять місяців.

Минулого вівторка, 11 квітня, робота зернового коридору також [призупинялася](#) через відсутність цього дня інспекцій СКЦ. Українська сторона передала назви трьох зерновозів, проте представники російської сторони в СКЦ викреслили назви й дали інші судна. У результаті жодному судну не дозволили продовжити рух, що є фактичною блокадою з боку Москви.

17 березня було [погоджено](#) продовження дії Ініціативи з безпечного транспортування агропродукції через Чорне море під егідою ООН ще на 120 днів – до середини липня 2023 року. Водночас, російська сторона наполягає, що з її боку угоду [продовжено](#) лише на 60 днів.

Наприкінці липня представники України, Туреччини та ООН [підписали](#) у Стамбулі Ініціативу щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, яка покликана частково розблокувати українські морські порти Одеса, Чорноморськ і «Південний» для експорту зерна та добрив. Аналогічну угоду ООН та Туреччина підписали з Росією. Перше завантажене судно в рамках Ініціативи [вийшло](#) з Одеського порту 1 серпня.

«Зернова ініціатива» дозволила розблокувати порти Великої Одеси, які до війни на 80% були воротами для агроекспорту, підтримати українських аграріїв, збільшити надходження валютної виручки в Україну, стабілізувати світові ціни на продовольство та запобігти суттєвому погіршенню гуманітарної ситуації в державах, які знаходяться на межі голоду, зокрема Ефіопії, Сомалі, Афганістану.

За даними ООН, зерновим коридором з українських портів станом на 17 квітня відправлено 28,2 млн тонн агропродукції до країн Африки, Азії та Європи, у тому числі кукурудзи – 14,2 млн тонн, пшениці – 7,6 млн тонн, соняшникової олії – 1,5 млн тонн.
