

# Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року

---

ПРОЕКТ



# ЗМІСТ

<b>Загальна частина</b>	<b>4</b>
Опис існуючої мережі морських портів України	6
Аналіз основних переваг морських портів України	11
Прогнози вантажопотоків	12
<b>Мета та завдання Стратегії</b>	<b>14</b>
Пріоритетний напрям 1. Збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей на інноваційній основі	15
Пріоритетний напрям 2. Забезпечення конкурентоздатної логістики та покращення сервісу в морських портах	18
Пріоритетний напрям 3. Оптимізація системи управління у галузі морських портів	22
Організаційно-фінансове забезпечення та моніторинг реалізації Стратегії	27
<b>Додаток. Пріоритетні проекти розвитку на коротко- та середньострокову перспективу</b>	<b>30</b>



# ЗАГАЛЬНА ЧАСТИНА



# ЗАГАЛЬНА ЧАСТИНА

Стратегія розроблена відповідно до Закону України «Про морські порти України» з урахуванням основних засад реалізації Національної транспортної стратегії до 2030 року, державної політики у сфері транспорту та визначає основні переваги і проблеми функціонування та розвитку морських портів, прогнози щодо вантажопотоків, завдання, основні напрями (пріоритети) та шляхи розвитку морських портів і портової галузі в цілому, інші основні параметри їх розвитку на період до 2038 року.

Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні, сприяє розвитку міжнародної торгівлі та реалізує зобов'язання України як морської держави. Водний транспорт, що обслуговується у морських портах, є найдешевшим та відносно екологічним у порівнянні з іншими видами транспорту, що робить його конкурентним всередині країни для цілей внутрішньої та міжнародної торгівлі.

Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на шляхах міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку.

Портова галузь відіграє ключову роль у зростанні української економіки. Загальний дохід, сформований ринком послуг у морських портах України у 2016 році склав, щонайменше, 1,7 млрд. дол. США (біля 2% ВВП країни). Такий показник досягнуто завдяки діяльності близько 1300 суб'єктів господарювання із чисельністю персоналу більше ніж 47 тис. працівників. Морські порти є також воротами для експорту продукції агропромислового, гірничо-металургійного комплексів країни та імпорту проміжних ресурсів, наприклад, вугілля, залізорудної сировини та контейнерних вантажів, забезпечуючи при цьому близько 40% (28 515,1 млн. дол. США у 2016 році) обсягів міжнародної торгівлі України з різними країнами світу.

В умовах анексії АР Крим відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 16.06.2014 № 255 «Про закриття морських портів» прийнято рішення закрити морські порти розташовані на території півострова: Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта та Євпаторія до відновлення конституційного ладу України на тимчасово окупованій території Криму. Проте 80 % вантажопотоку після такого рішення переорієнтовано на морські порти континентальної території України. Одночасно втрачено контроль за судноплавством на Керч-Єнікальському судноплавному каналі. Наявні обмеження

перетину каналу, судами під прапором України, в т.ч. спеціалізованого флоту, створює загрозу зниження конкурентоздатності портів Азовського басейну.

Одночасно внаслідок геополітичного конфлікту на сході України, відбулися зміни у кон'юктурі ринку вантажопотоків та їх логістиці:

- відбулась зміна моделі торгівлі вугіллям – переорієнтація на імпорт енергетичного вугілля на заміну експорту вугілля для металургійного виробництва. Це призвело до зміни місць походження/призначення вугілля – від торгівлі з Російською Федерацією до трансатлантичного імпорту, що, в свою чергу, обумовило потребу вдосконалення наявної портової інфраструктури – збільшення кількості та якості причалів для вугілля з глибоководними підходами для прийому суден великої вантажомісткості (в т.ч. типу «Capesize»), що є найбільш ефективні для такого вантажопотоку;
- зменшився об'єм перевантаження металопродукції у морських портах України на фоні зростання глобального ринку руд металів (проте за даними Світової металургійної асоціації очікується, що до 2030 року щорічний об'єм споживання сталі збільшиться на 30%);
- зазнав змін зерновий ринок, що обумовило потребу в портових потужностях із перевалки зернових та олійних культур;
- зважаючи на світову тенденцію щодо збільшення великотонажного флоту, що забезпечує порівняно нижчу собівартість транспортування вантажів, в морських портах здійснюється днопоглиблення акваторій та підвідних каналів;
- спостерігається низька завантаженість наявних потужностей з прийому та обслуговування контейнерних вантажів, що у довгостроковій перспективі здатні забезпечити обробку зростаючих обсягів вантажопотоку.



# Опис існуючої мережі морських портів

На континентальній частині України у Чорноморському та Азовському басейнах, а також дельті р. Дунай розташовані 13 морських портів: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Одеса, Южний, Миколаїв, Ольвія, Херсон, Скадовськ, Бердянськ, Маріуполь, сукупна потужність вантажопереробки яких становить 240 млн. тон на рік. Протяжність причального фронту морських портів складає близько 43 км, а довжина каналів (Херсонський морський канал, Бузько-Дніпровський-лиманський канал (БДЛК) та Глибоководний судновий хід (ГСХ) р. Дунай – Чорне море через гирло Бистре) становить 124,768 км (40 км, 81,368 км та 3,4 км відповідно).

Найбільшими серед морських портів України, на сьогодні, є порти: Южний, Одеса, Миколаїв та Чорноморськ, на долю яких припадає близько 80% від загальної потужності морських портів України. Ключовими перевагами цих морських портів є наявність глибоководних підходів, які дають можливість обслуговувати великотоннажні морські судна, в тому числі, із залученням для надання послуг суб'єктами господарювання недержавної форми власності. Інші морські порти України, на сьогодні, можуть приймати судна із меншою осадкою, а обслуговування вантажопотоків, в переважній більшості, забезпечується стивідорними компаніями державної форми власності.

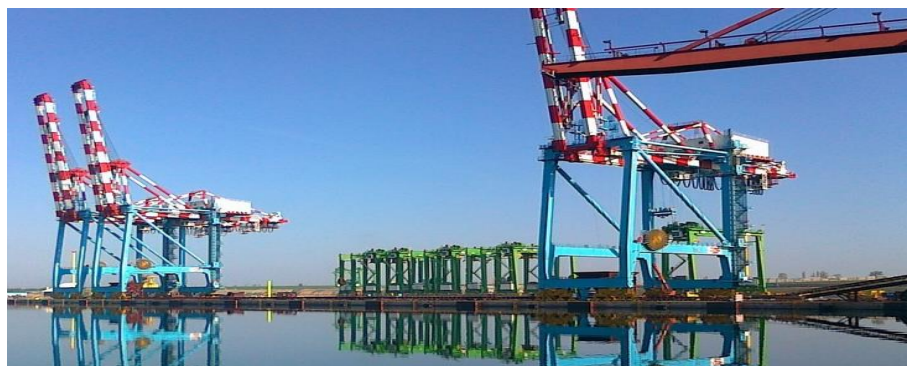
В Україні також функціонує мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з портами країн Чорноморського басейну та є складовою міжнародних транспортних коридорів: ТРАСЕКА, «Новий Шовковий шлях», Пан-Європейський № 9 та інші.

Обслуговування контейнерних ліній наразі забезпечується контейнерними терміналами, що знаходяться в портах Одеса, Чорноморськ та Южний їх сукупною потужністю 3 130 тис. TEU на рік. Вказаний обсяг найближчим часом буде збільшено на 600 тис. TEU завдяки новостворюваним потужностям контейнерного терміналу на Карантинному молу Одеського морського порту.

Обслуговування пасажирських і круїзних суден на міжнародному та внутрішньому сполученні здійснюється морськими вокзалами у портах Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ (з портопунктом в м. Вилково), а також пасажирського комплексу в морському порту Одеса.

## Морський порт «Южний»

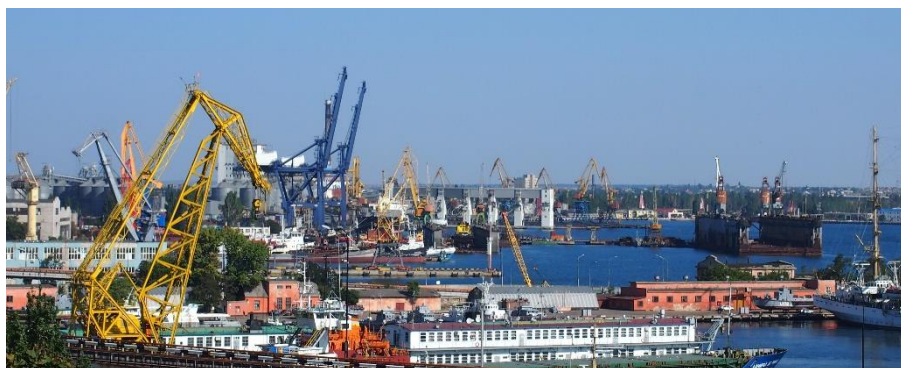
Розташований в акваторії  
Малого Аджалицького  
лимону (м. Южне, Одеської



області) у північно-західній частині Чорного моря за 30 км від міста Одеса, що забезпечує можливість перспективного розвитку у зв'язку із віддаленістю вантажних районів морського порту від великих населених пунктів. Причальна лінія морського порту наразі становить 5,9 км (30 причалів), глибина біля їх кордонів варіюється від 16 до 19 м. Морський порт обслуговується електрифікованою залізничною мережею (ст. «Чорноморська» - ст. «Берегова» протяжністю 36 км) та з'єднаний із двома автошляхами міжнародного значення (М-14 «Одеса – Миколаїв» та М-28 «Одеса – Південний»). Вантажообіг морського порту Южний в 2016 році склав 39,3 млн тон. Пропускна спроможність терміналів морського порту Южний сягає 61,5 млн тон за рік.

## Морський порт Одеса

Розташований у південно-західній частині Одеської затоки у північно-західній частині Чорного моря в



історичному центрі м. Одеса. Причальна лінія морського порту складає 9 км (54 причали), з глибинами до 14 м. До порту примикають: залізниця (обслуговується припортовою залізничною станцією «Одеса-Порт», загальною протяжністю під'їзних залізничних колій 20 км), шляхопровід, загальною довжиною 6,2 км, що забезпечує розвантаження автодороги міста від автотранспорту, який прямує до морського порту. Вантажообіг Одеського морського порту в 2016 році склав 25,3 млн тон. Пропускна спроможність терміналів Одеського морського порту сумарно сягає 56 млн тонн, а пасажирський комплекс здатний обслужити до 4 млн. туристів на рік.

## Морський порт Миколаїв

Розташований на лівому березі річки Південний Буг в межах м. Миколаїв та з'єднаний з акваторією



Чорного моря Бузько-Дніпровським-лиманським каналом (БДЛК). Причальна лінія морського порту складає 3,8 км (20 причалів), з глибинами до 11,2 метрів. До порту примикає залізниця та автомобільна дорога, що проходять безпосередньо через міську частину Миколаєва. Вантажообіг Миколаївського морського порту в 2016 році склав 22,4 млн тон, а пропускна спроможність терміналів порту сягає 29,6 млн тон/рік.



## Морський порт Чорноморськ

Розташований в межах м. Чорноморськ, Одеської області та простягається вздовж узбережжя Сухого



лиману, що з'єднаний з акваторією Чорного моря. Причальна лінія морського порту складає 6 км (29 причалів), з глибинами до 14 м. До порту примикає 6 залізничних в'їздів, з довжиною залізничних шляхів більше 50 км та автомобільні дороги. Вантажообіг морського порту Чорноморськ у 2016 році склав 15,9 млн тон, а пропускна спроможність терміналів морського порту Чорноморськ сягає 64,3 млн тон/рік.

## Морський порт Маріуполь

Розташований на північно-західному узбережжі Таганрозької затоки Азовського моря (м. Маріуполь Донецької області).



Причальна лінія морського порту складає 3,9 км (22 причалів), з глибинами до 9,75 м. Порт обслуговується однією припортовою залізничною станцією «Маріуполь – Порт». Загальна довжина залізничних колій порту складає 27,1 км. До порту примикають автомобільні дороги. Вантажообіг Маріупольського морського порту в 2016 році склав 7,6 млн тонн, пропускна спроможність Маріупольського морського порту сягає 18,8 млн тон/рік.

## Морський порт Білгород- Дністровський

Розташований в південно-західній частині Одеської області (в 20 км від Чорного

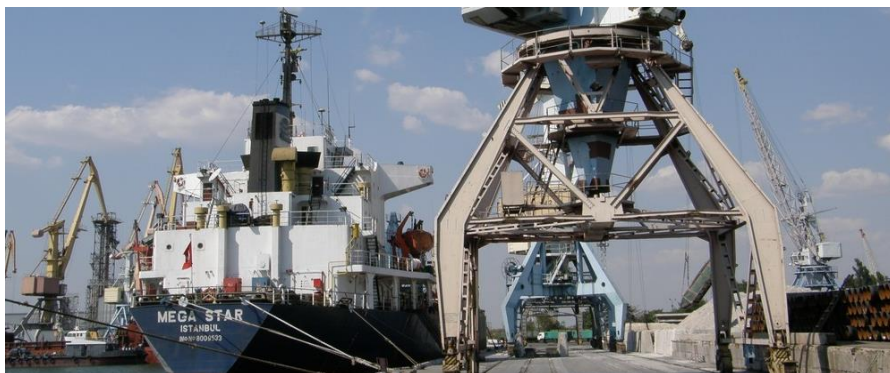


моря на правому березі Дністровського лиману). Причальна лінія морського порту складає 1,1 км (8 причалів), з глибинами до 2,8 м. До порту примикає залізниця та автомобільна дорога. Вантажообіг Білгород-Дністровського морського порту в 2016 році склав 0,46 млн тон. Пропускна спроможність терміналів Білгород-Дністровського морського порту сягає 1,1 млн тон/рік.



## Морський порт Бердянськ

Знаходиться в північно-східній частині Бердянської затоки (м. Бердянськ, Запорізької області). Причальна лінія



морського порту складає 1,6 км (9 причалів), з глибинами до 8,4 м. До порту примикають автомобільні та залізничні шляхи. Вантажообіг Бердянського морського порту, включно з переваленняувальними роботами за прямим варіантом, в 2016 році склав 3,8 млн тон. Пропускна спроможність терміналів Бердянського морського порту сягає 3,7 млн тон/рік.

## Морський порт Ізмаїл

Розташований на лівому березі Килійського гирла між 84 і 94 км річки Дунай (м. Ізмаїл Одеської області).



Прохід суден до порту здійснюється через Сулінський канал або через глибоководний судноплавний канал «Дунай – Чорне море» на українській ділянці р. Дунай. Причальна лінія морського порту складає 2,6 км (24 причали та 5 берегоукріплень), з глибинами до 8 м. Морський порт обслуговується однією залізничною станцією з трьома залізничними в'їздами. До порту примикають автомобільні дороги. Вантажообіг Ізмаїльського морського порту в 2016 році склав 5,7 млн тон. Пропускна спроможність терміналів Ізмаїльського морського порту сягає 9,3 млн тон, наявний пасажирський комплекс здатний обслужити до 0,15 млн. пасажирів на рік.

## Спеціалізований морський порт «Ольвія»

Розташований на лівому березі Дніпро-Бузького лиману (м. Миколаїв). Причальна лінія



морського порту складає 1,5 км (7 причалів), з глибинами до 11,5 м. Примикання до мережі залізниць загального користування здійснюється через ж/д станцію «Жовтнева». До порту примикають автомобільні дороги. Вантажообіг спеціалізованого

морського порту «Ольвія» в 2016 році склав 6,5 млн тон. Пропускна спроможність спеціалізованого морського порту «Ольвія», включно із приватними морськими терміналами, сягає 9,5 млн тон/рік.

## Морський порт Рені

Розташований на р. Дунай (м. Рені Одеської області) на стику українського, румунського та молдавського



кордонів, на перетині міжнародних транспортних коридорів. Територія морського порту Рені включає частину огороженої берегової смуги (по лівому берегу р. Дунай) від 123,6 км до 128,3 км р. Дунай. Зв'язок з Чорним морем здійснюється через глибоководний судновий хід по гирлу «Бистре» та Сулинському каналу. Причальна лінія морського порту складає 3,6 км (30 причалів), з глибинами до 7,5 м. Загальна протяжність під'їздних колій, розташованих на території Ренійського морського порту становить 21,4 км, які примикають до залізничних колій станції Рені регіональної філії «Одеська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» та обслуговуються нею. Вантажообіг Ренійського морського порту в 2016 році склав 0,97 млн тонн при пропускній спроможності терміналів Ренійського морського порту 8,0 млн тон/рік.

## Морський порт Скадовськ

Розташований на північному березі Джарилгацької затоки Чорного моря (м. Скадовськ Херсонської області).



Причальна лінія морського порту складає 0,8 км (5 причалів), з глибинами до 6 м. Сухопутний зв'язок із морським портом здійснюється тільки автомобільним транспортом. Вантажообіг Скадовського морського порту в 2016 році склав 0,03 млн тон. Пропускна спроможність терміналів Скадовського морського порту сягає 1,3 млн тон/рік.

## Морський порт Усть-Дунайськ





Розташований на південному березі Жебрияновської бухти в дельті річці Дунай (м. Вилково Одеської області) на штучно утвореній території. До складу порту входять портовий пункт Кілія і портовий пункт Вилкове. Причальна лінія морського порту складає 0,15 км (1 причал), з глибинами до 6 м. Порт не має залізничного сполучення. Портовий пункт Вилково зв'язаний автомобільним сполученням. Вантажообіг морського порту Усть-Дунайськ в 2016 році склав 0,03 млн тон. Пропускна спроможність терміналів порту сягає 5,0 млн тон, а наявний пасажирський комплекс здатний обслужити до 0,01 млн. пасажирів на рік.

## Морський порт Херсон

Розташований на правому березі Дніпра, в 15 км від його



гірла (м. Херсон, Херсонської області). Причальна лінія морського порту складає 1,5 км (10 причалів), з глибинами до 9,6 м. Порт обслуговується залізничною станцією Херсон-Порт, має один залізничний в'їзд. На території порту розміщені 7 залізничних колій, загальною довжиною 3,2 км. До порту примикають автомобільні дороги. Вантажообіг Херсонського морського порту в 2016 році склав 3,7 млн тон. Пропускна спроможність терміналів Херсонського морського порту сягає 8,0 млн тон/рік.

## Аналіз основних переваг морських портів України

За результатами діяльності у 2016 році морські порти України, із показником вантажопереробки в обсязі 131,7 млн. тон, зайняли друге місце серед країн Чорноморсько-Азовського басейну. При цьому в рейтингу морських портів регіону морський порт Южний займає третє місце, а морські порти Одеса, Миколаїв та Чорноморськ - п'яте, шосте та восьме відповідно. Таким чином, найбільші морські порти України знаходяться в ТОП-10 морських портів Чорного та Азовського портів та зберігають такі позиції протягом тривалого періоду. Наявність глибоководних підходів до 21 м та глибин біля причалів 19 м у морському порту Южний забезпечує йому лідируючі позиції в рейтингу та можливість обслуговувати суден типу Capesize. При цьому основним спільним фактором лідерства вказаних морських портів є те, що стивідорна діяльність здійснюється недержавними компаніями.

У Чорноморсько-Азовському басейні конкурентними перевагами портової галузі України є:

→ вигідне географічне розташування морських портів на перетині транспортних коридорів морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків у напрямку Європи, Азії та Близького Сходу, із пропускнуою здатністю близько 100 млн т на рік (в т.ч. більше 2 млн TEU);

- близькість морських портів до центрів споживання і виробництва продукції та формування масових вантажів;
- наявність вільних територій для перспективного розвитку морських портів;
- наявність глибоководних підходів та достатніх потужностей з обробки та зберігання вантажів широкої номенклатури в режимах експорту, імпорту, транзиту і каботажу;
- наявність в морських портах транспортних вузлів в морських портах, що забезпечують технічну можливість перевантаження з/на всі види транспорту – трубопровідний, залізничний, автомобільний, річковий;
- пряме залізничне сполучення із сусідніми країнами;
- можливість траншипменту для транспортування вантажів по р. Дунай з/до країн Європейського Союзу, що мають морські порти на р. Дунай;
- високий потенціал морських портів із обробки вантажів чорних металів, вугілля, залізрудного концентрату та зернових вантажів, що наразі є основними статтями зовнішньої торгівлі України;
- наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі в Україні та здійснення державного інвестування в проекти щодо забезпечення сприятливих умов розвитку суб'єктів господарювання на території морських портів;
- наявність кваліфікованих спеціалістів та робітників портової галузі

## Прогнози вантажопотоків

Звіти МВФ World Economic Outlook дозволяють провести оціночні прогнози щодо розвитку національної економіки (за допомогою показників темпів зростання ВВП та обсягів міжнародної торгівлі) та на цій основі здійснити прогнози обсягів вантажопереробки в морських портах за трьома сценаріями:

оптимістичний сценарій, що має показник росту на рівні країн зі швидкими темпами зростання ВВП (середньорічне зростання – 7%)	2022	202 млн т, в тому числі 870 тис. TEU
	2030	347 млн т, в тому числі 1 494 тис. TEU
	2038	596 млн т, в тому числі 2 567 тис. TEU
песимістичний сценарій поєднує циклічні періоди падіння та росту національної економіки (середньорічне зростання – 0,5%)	2022	139 млн т, в тому числі 597 тис. TEU
	2030	144 млн т, в тому числі 621 тис. TEU
	2038	150 млн т, в тому числі 647 тис. TEU
ймовірний сценарій згідно якого береться середньосвітові темпи зростання економіки - (2017-2022 - прогноз МВФ, надалі - середньорічне зростання – 3%)	2022	165 млн. т, в тому числі 710 тис. TEU
	2030	209 млн т, в тому числі 899 тис. TEU
	2038	265 млн т, в тому числі 1 139 тис. TEU





# МЕТА ТА ЗАВДАННЯ



# МЕТА ТА ЗАВДАННЯ

Метою Стратегії є визначення концептуальних засад формування державної політики планування та розвитку портової галузі, спрямованих на збільшення вантажообігу в морських портах, забезпечення потреб зовнішньої торгівлі країни у якісних морських перевезеннях, підвищення ефективності використання наявних потужностей в морських портах та збалансований розвиток нових із достатньою пропускнуою спроможністю наземної інфраструктури, покращення сервісу в морських портах та забезпечення оптимальної логістики вантажів.

Для досягнення цієї мети будуть реалізовані стратегічні цілі за такими пріоритетними напрямками:

Пріоритетний напрям 1. Збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей на інноваційній основі.

Пріоритетний напрям 2. Забезпечення конкурентоздатної логістики та покращення сервісу в морських портах.

Пріоритетний напрям 3. Оптимізація системи управління галузі морських портів

# Пріоритетний напрям 1. Збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей на інноваційній основі

---

За оцінкою Світового економічного форуму щодо якості портової інфраструктури, Україна у 2016 році набрала лише 3.2 бали з 7 можливих у 2016 році, при тому, що у 2012 році цей показник становив 4,0 бали. Іншими словами, українська портова інфраструктура оцінюється суб'єктами господарювання як більш, ніж посередня. При цьому, позиції основних конкурентів України в Чорноморсько-Азовському басейні за цим рейтингом є набагато вищими.

Наявна перевантажувальна потужність морських портів України, що на сьогодні складає 240 млн тон, в повній мірі не забезпечена відповідною пропускною спроможністю наземної інфраструктури, тому модернізація та створення нових потужностей має бути синхронізована із розвитком під'їзних шляхів до морських портів. Проблема недостатньої пропускної здатності припортових залізничних станцій та незадовільного залізничного сполучення найбільш гостро стоїть в морських портах Одеса, Миколаїв, Маріуполь, Бердянськ та Рені. На сьогодні врегулювання такої проблеми досягається за рахунок низького рівня завантаженості наявних потужностей (131,7 млн тон на рік тобто 54 % від проектної потужності). Проте таке врегулювання є тимчасовим і не відповідає тенденція розвитку морських портів України.

Подібна ситуація складається і з автодорожньою інфраструктурою. Зокрема це стосується морських портів розміщених в межах міст. Пересування вантажного автотранспорту містами призводить до руйнування муніципальних доріг, шляхопроводів та мостів, утворенню заторів, а також погіршує екологічну ситуацію в населених пунктах. На питання автотранспортної інфраструктури потрібно дивитися ширше, при цьому не відмовляючись від заходів жорсткого контролю недобросовісних перевізників. В силу відсутності можливості для накопичення вантажного транспорту перед розвантаженням на комплексах і терміналах, довга низка авто створює аварійні ситуації на під'їздах до порту.

Окрім розвитку під'їзних шляхів та ефективного використання наявних перевантажувальних потужностей, гостро стоїть питання відновлення портової інфраструктури стратегічного значення - причалів, каналів, акваторій та інфраструктури загального користування, зокрема внутрішньопортових автомобільних доріг, підкранових колій, залізничних шляхів, систем комунікацій тощо.

## **Загальні проблеми, що потребують розв'язання:**

- незбалансованість розвитку перевантажувальних потужностей та інфраструктури загального користування (автомобільних та залізничних під'їзних шляхів до морських портів, об'єктів електро-, газо-, водопостачання тощо), зокрема пропускної спроможності залізничних станцій Одеса-Порт, Миколаїв-Вантажний та під'їзної до неї колії №55, Жовтнева, лінії Камиш-Зоря – Волноваха у напрямку Маріуполя, автомобільних доріг державного значення М-05, М-14, М-15, М-28, Н-08, Н-11, Н-14 та комунальних доріг в містах Одеса, Миколаїв, Маріуполь, Бердянськ, Херсон тощо;
- низький рівень координації діяльності між видами транспорту та місцевою владою із забезпечення розвитку припортової інфраструктури, організації руху транспорту в напрямку морських портів;
- низька ефективність використання потенціалу існуючих перевантажувальних потужностей (близько 50% від загальної пропускної здатності всіх портів);
- відсутність дієвого механізму залучення приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури;
- недостатньо розвинута транспортна інфраструктура в морських портах та на акваторіях (відсутність достатньої кількості глибоководних якірних місць, накопичувальних майданчиків для автотранспорту тощо);
- недостатній рівень та невідповідність глибин в окремих морських портах та на каналах паспортним характеристикам;
- повільне оновлення основних фондів на підприємствах державного сектору портової галузі, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам щодо надання послуг із здійснення операцій з вантажами, судами, рухомим складом тощо.

## **Розв'язання проблем буде досягнуто в рамках реалізації таких завдань:**

- розробка генерального плану розвитку морських портів із урахуванням перспективного розвитку акваторій, програм розвитку автомобільних доріг та залізниці з використанням мультимодальних перевезень та кластеризації;
- гармонізація планів розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, припортових залізничних станцій, автомобільних доріг) та пропускної спроможності портів з програмами розвитку транспортної інфраструктури загальнодержавного та місцевого рівнів, в т.ч. із ПАТ “Українська залізниця” та Державним агентством автомобільних доріг України;
- спільне з ПАТ “Українська залізниця” вироблення дієвих механізмів інвестування у розвиток припортових станцій та під'їзних залізничних шляхів;



- модернізація та будівництво портових потужностей (особливо стратегічного значення) для ефективного здійснення робіт із обслуговування вантажів та суден в морських портах;
- перепрофілювання існуючих портових потужностей, що не задіяні у виробничому процесі, на ефективні комплекси з переробки вантажів (із залученням приватних інвестицій на умовах державно-приватного партнерства) з фокусом на створення доданої вартості на території морських портів;
- забезпечення формування в межах морських портів інвестиційних майданчиків із залученням майна та земель державної, комунальної і приватної форми власності;
- законодавче забезпечення механізмів залучення приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури та відповідних під'їзних шляхів на умовах державно-приватного партнерства;
- створення спеціально відведених місць тимчасового розміщення вантажного транспорту із забезпеченням належних умов зберігання вантажу, що відповідають діючим екологічним та санітарним нормам;
- забезпечення відповідності фактичних глибин у морських портах України та на підхідних каналах встановленим паспортним характеристикам, створення глибоководних морських портів та забезпечення модернізації їх портової інфраструктури;
- оновлення вітчизняного спеціалізованого флоту для здійснення днопоглиблювальних робіт;
- впровадження SMART-інфраструктури та технологій, що сприяють автоматизації та роботизації перевантажувальних процесів на морських терміналах, та "зелених" технологій спрямованих на зменшення шкідливих викидів від виробничих процесів у портах та отримання енергії від альтернативних джерел;
- забезпечення впровадження інноваційних рішень зі створення відповідної інфраструктури для можливості приймання та обслуговування суден, які використовують зріджений газ в якості суднового палива;
- оновлення основних фондів державних стивідорних компаній за рахунок інвестиційних коштів, залучених від приватизації або концесії таких підприємств із застосуванням інноваційних підходів та рішень.

### **Очікувані результати:**

---

- сформований та затверджений генеральний план розвитку морських портів, як мультимодальних центрів та кластерів;

- модернізація та створення додаткових перевантажувальних терміналів в морських портах на середньо- та довгострокову перспективу із відповідним узгодженням з планами та подальшим забезпеченням розвитку під'їзної транспортної інфраструктури;
- гармонізоване функціонування та розвиток морських портів з урахуванням перспективних планів розвитку інших видів транспорту;
- утворення нових глибоководних якірних стоянок (місць) та майданчиків для накопичення вантажного автотранспорту на підходах до /та на території морських портів;
- залучення щонайменше 500 млн. долл США у середньостроковій перспективі з боку приватного сектору у перепрофілювання існуючих потужностей державних підприємств галузі на такі, що відповідають сучасним технологіям, зокрема в процесі їх приватизації;
- створення та модернізація щонайменше 15 додаткових глибоководних причалів (з осадкою від 15 метрів) для приймання суден типу "Panamax", "Capesize" тощо;
- розширення та збільшення пропускної спроможності судноплавних каналів;
- введення в експлуатацію нових та модернізованих перевантажувальних комплексів загальним обсягом не менше 100 млн т. на рік, що забезпечить загальну пропускну спроможність морських портів в обсязі близько 300 млн. тон;
- підвищення мінімального рівня ефективності використання перевантажувальних комплексів в морських портах до 70 відсотків, що в короткостроковій перспективі забезпечить показник вантажопереробки обсягом не менше 165 млн. тон на рік;
- провадження морськими портами інноваційної діяльності шляхом застосування новітніх технологій, здійснення заходів з ресурсозбереження, зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище (green port);
- забезпечення державних гарантій та захисту прав інвесторів.

## Пріоритетний напрям 2. Забезпечення конкурентоздатної логістики та покращення сервісу в морських портах

Відповідно до індексу ефективності логістики (ІЕЛ), що формується Світовим Банком, Україна у 2016 році зайняла 80-е місце зі 160 країн (2,74 при максимальному показнику - 5), знизивши свою позицію з 61-ї у 2014 році. Конкуренти України в агропродовольчому секторі та металургійній галузі промисловості значно випереджають її за цим показником: ІЕЛ США та Аргентини відповідно дорівнюють 3,99 та 2,96.

Країни-сусіди України за результатами показників 2016 року також випереджають її в цьому рейтингу (Польща- 33-є місце, Туреччина - 34-е та Румунія – 60-е). При цьому найгіршими критеріями, із яких формується індекс ефективності логістики, в Україні визначено: ефективність митного та прикордонного контролю, незадовільна транспортна інфраструктура та якість логістичних послуг, складність процесу організації транспортування товарів за конкурентоспроможною ціною. Зазначене обумовлює низький рівень задоволення учасників транспортного процесу від якості отримання послуг в морських портах.

В умовах посилення конкуренції з боку морських портів країн Чорноморсько-Азовського та Балтійського басейнів для залучення додаткових транзитних вантажопотоків, зокрема завдяки реалізації сприятливої тарифної політики, та зниження обсягів транзитних вантажів з/або до Російської Федерації, частка яких складала близько 70% від загального обсягу транзиту через порти України, обсяг транзитних вантажів, що оброблюються в морських портах України скоротився втричі із 35,3 млн. т. у 2012 році до 10,3 млн т у 2016 році. Враховуючи наявну геополітичну ситуації в регіоні, набуває актуальності розвиток комбінованих маршрутів по вісі “Європа-Азія”, зокрема по Транскаспійському міжнародному транспортному маршруту (ТМТМ) та “Нового Шовкового шляху” через Чорне та Каспійське моря.

Кон’юнктура ринку останніх років призвела до зміни структури вантажообігу морських портів України: позиції лідера з переробки замість продукції гірничо-металургійного комплексу зайняла продукція агропромислового комплексу, що наразі становить більше третини від загального обсягу вантажопереробки за результатами 2016 року.

За період з початку дії Закону України “Про морські порти України” в морських портах впроваджено низку дерегуляційних заходів пов’язаних із спрощенням процедури контролю та оформлення суден та вантажів. Так, час оформлення судна, в середньому, скорочено з двох годин до 20 хвилин. Оптимізація процедур стосувалася здійснення контролю суден за результатами аналізу ризиків. У 2017 році митний контроль проводився у 19 % випадків на прихід суден, санітарний - у 13%, ветеринарний - у 6 %, фітосанітарний - у 5 %. Запроваджено використання електронних систем, які надають можливість поступово перейти на безпаперове оформлення вантажів та суден, а також забезпечують скорочення часу їх оформлення та сприяють мінімізації корупційних ризиків.

В країні наявні диспропорції в обсягах транспортування вантажів з/до морських портів різними видами транспорту: наземним транспортом перевозиться більше 96 % вантажів від загального обсягу перевезень та дуже незначна їх частина припадає на водний транспорт, зокрема внутрішні водні шляхи, потенціал яких наразі є нереалізованим.

## **Загальні проблеми, що потребують розв'язання:**

- втрата вітчизняними морськими портами вантажопотоків, особливо транзитних, контейнерних вантажів, та їх переорієнтація на порти Балтики, Польщі та Німеччини;
- недосконалість процедур митного оформлення, перетинання державного кордону та наявність корупційних чинників у відповідних контролюючих службах;
- недостатній рівень впровадження електронних систем оформлення вантажів та суден;
- недосконала тарифна політика у сфері надання послуг у морських портах;
- повільне впровадження заходів щодо розширення переліку послуг із здійснення операцій з вантажами, які забезпечили б створення додаткової вартості на території порту;
- відсутність повноцінно функціонуючих вільних економічних зон в морських портах;
- нереалізований потенціал річкового транспорту (по р. Дніпро та іншим внутрішнім водним шляхам України) для перевезень вантажів до/з морських портів;
- недостатній рівень інформатизації транспортних процесів та організації інформаційної взаємодії із суб'єктами контролюючих органів, в т.ч. захисту від кібер-загроз;
- недостатній рівень технічної та технологічної безпеки в морських портах.

## **Розв'язання проблем буде досягнуто в рамках реалізації таких завдань:**

- впровадження сучасних інформаційних систем із високим рівнем захисту від кібер-загроз, які дозволяють замовникам портових послуг провести оформлення та здійснювати моніторинг вантажів, транспортних засобів з будь-якої точки світу;
- створення привабливих умов та запровадження практики використання внутрішнього водного транспорту, як альтернативного і економічно ефективного виду транспортування вантажів до/з морських портів;
- зменшення часу обробки вантажів та спрощення адміністративних процедур при здійсненні міжнародних перевезень;
- забезпечення ефективного державного регулювання в сфері надання у морських портах спеціалізованих послуг суб'єктами природних монополій, а також послуг, плата за надання яких включається до складу портових зборів;
- розроблення та відповідне затвердження методики нарахування портових зборів, з урахуванням перегляду їх розміру відповідно до структури та напрямів вантажопотоків з метою розвитку конкуренції, забезпечення привабливості морських портів для користувачів транспортних послуг, створення гарантованого джерела компенсації витрат портів розвиток портової інфраструктури;



- створення (побудова, реконструкція) достатньої кількості приймальних портових споруд для забруднюючих речовин та відходів в т. ч. осадів баластних вод відповідно до вимог міжнародних конвенцій, до яких приєдналась або планує приєднатись Україна;
- створення в портах мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів типу: «сухих» портів, терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів, тощо;
- недопущення забруднення навколишнього природного середовища, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морського порту.

### Очікувані результати:

---

- підвищення позиції України в рейтингу індексу ефективності логістики (LPI) щонайменше до 40 місяця;
- повернення частини вантажів до морських портів України, що внаслідок геополітичного конфлікту переорієнтувалися на порти Балтики, Польщі та Німеччини обсягом не менше 15 млн т;
- впровадження стимулюючих тарифів на послуги, що надаються в морських портах;
- приєднання України до міжнародного морського «Блакитного поясу» навколо Європи, у т.ч. задля: забезпечення спостереження за суднами та вантажами (т.зв. «блакитний пояс») та створення відповідних портових потужностей (т.зв. «блакитні смуги»);
- входження морських портів України до Топ-100 найбільших контейнерних портів світу завдяки збільшенню транзиту контейнерів та інших вантажів через територію України в рамках розвитку транспортних маршрутів: “країни ЄС – Китай” («Новий Шовковий шлях»), “країни ЄС – Іран, Індія”, “країни ЄС – Туреччина” та інших;
- інтеграція українського сегменту до європейської системи SafeSeaNet;
- впровадження в портах інформаційної системи “Морське єдине вікно”;
- узгодження правил функціонування української Річкової інформаційної системи із вимогами європейських стандартів;
- досягнення показника скорочення часу оформлення судна на вихід в море щонайменше на одну годину в короткостроковій перспективі;
- досягнення рівня використання внутрішніх водних шляхів як підхідних до морського порту на рівні не менше 13 % від загального обсягу вантажообробки в морських портах.

## Пріоритетний напрям 3. Оптимізація системи управління у галузі морських портів

Закон України “Про морські порти України” в портової галузі забезпечив реалізацію ряду заходів пов'язаних із передачею адміністративних функцій від державних стивідорних компаній до Адміністрації морських портів України, вивільненням тарифів на вантажні операції від державного регулювання, формуванням планів розвитку портів, створенням рад морських портів за участі всіх портових операторів, прийняттям зводів звичаїв та обов'язкових постанов по портам тощо. Одночасно на сьогодні не набула практичного застосування визначена Законом низка положень, пов'язаних із розвитком та інвестуванням у портову галузь, правовим статусом земель та об'єктів тощо.

З метою підвищення ефективності управління портовою галуззю розпочато створення Державної служби морського та річкового транспорту України, на яку покладаються функції Морської адміністрації.

Наразі в Реєстрі морських портів України перебувають 96 портових операторів державної та приватної форми власності. Частка державних стивідорних компаній - морських торговельних портів у загальному обсязі перевалки вантажів знизилась з 39% у 2012 році до 29% у 2016 році у зв'язку із їх низкою конкурентоспроможністю порівняно із приватними портовими операторами. Це спричинено високими соціальними зобов'язаннями, фіскальним навантаженням та операційними питаннями, врегулювання яких здійснюється переважно на державному рівні - затвердження фінансових планів, розрядження державним майном та земельними ресурсами, здійснення державних закупівель тощо.

Існуюча система управління та правового регулювання у сфері функціонування та розвитку морських портів передбачає участь органів державної влади в прийнятті рішень щодо розпорядження державним майном, узгодження із місцевими органами влади питань земельного забезпечення, що робить прийняття таких рішень довготривалим. У таких умовах приватне інвестування в розвиток державних підприємств є вкрай ускладненим порівняно з іншими країнами, що мають більш спрощену та прозорішу систему прийняття рішень.

В той же час у вітчизняній портовій галузі активно впроваджується позитивна світова практика модернізації існуючих та створення нових перевантажувальних потужностей державою спільно з приватним капіталом. При цьому наземна інфраструктура, що забезпечує стивідорну діяльність, створюється приватним інвестором, який є також землекористувачем (землевласником), а стратегічна інфраструктура (підхідні канали, операційні акваторії, причалу) - Адміністрацією морських портів України. Така спільна

реалізація проектів забезпечує ефективність вкладених, як державних, так і приватних інвестицій, забезпечує їх окупність.

Неврегульованим залишається питання участі місцевої влади в процесах розвитку морських портів, зокрема, в частині відводу земель для розташування перевантажувальних потужностей, організації сполучення портів із магістральними шляхами сполучення. Така ситуація ускладнює використання в Україні кращих світових практик управління, зокрема моделі “порт-лендлорд” у процесі інвестування у галузь морських портів.

### **Загальні проблеми, що потребують розв’язання:**

- Положення Закону України “Про морські порти України” реалізовано не в повній мірі, а саме:
  - відсутній практичний механізм забезпечення компенсації внесених суб’єктами господарювання інвестицій у стратегічні об’єкти портової інфраструктури;
  - не визначено межі території морських портів;
  - відсутні практично реалізовані проекти приватного інвестування в об’єкти портової інфраструктури на основі договорів концесії;
  - не забезпечено законодавчих умов для здійснення приватизації об’єктів портової інфраструктури,
  - правового режиму майна та земель морського порту.
- незавершеність процесу розмежування функцій державного регулювання, нагляду, операційної діяльності та функцій господарської діяльності транспортних підприємств між органами виконавчої влади та Адміністрацією морських портів України, державних стивідорними компаніями в умовах конкурентного транспортного ринку;
- обмеженість конкуренції у морських портах через незавершеність процесу розподілу майна між державними стивідорними компаніями та Адміністрацією морських портів України;
- неможливість здійснення повномасштабної оптимізації діяльності державних підприємств морської галузі у зв’язку з високим рівнем витрат на утримання об’єктів соціальної інфраструктури, бюрократичністю та довготривалістю прийняття управлінських рішень з розпорядження державним майном;
- недосконалість реальних інструментів впливу з боку Адміністрації морських портів України на процеси землевідведення в межах морських портів, передачі земельних ділянок в оренду суборенду суб’єктам господарювання;
- недосконалість систем контролю за ефективністю прийнятих управлінських рішень, недостатня прозорість діяльності органів державної влади та суб’єктів господарювання державного сектору економіки в галузі транспорту;

- відсутність ефективної системи комунікацій та зворотного зв'язку між органами управління транспортом, транспортними підприємствами і користувачами транспортних послуг, що знижує ефективність управління транспортом та якість транспортно-логістичних послуг;
- надмірне фіскальне навантаження на портові збори.

### **Розв'язання проблем буде досягнуто в рамках реалізації таких завдань:**

- розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства, державного нагляду і надання адміністративних послуг службами капітанів морських портів;
- створення умов на законодавчому рівні для розвитку морських портів включаючи їх акваторії та земельні ресурси завдяки застосуванню європейської моделі управління «порт-ленлорд»;
- завершення розподілу об'єктів між державними стивідорними компаніями та Адміністрацією морських портів України в межах здійснення, зокрема передприватизаційної підготовки державних стивідорних компаній;
- проведення інвентаризації земельних ділянок спільно з місцевими органами влади в контексті їх використання для цілей розвитку портових потужностей та під'їзних шляхів;
- підготовка до проведення концесійних конкурсів на управління нестратегічними об'єктами портової інфраструктури державної форми власності, що забезпечують процес стивідорної діяльності;
- забезпечення законодавчих умов для поступової приватизації державних стивідорних компаній у морських портах;
- реалізація або передача у комунальну власність непрофільних активів підприємств галузі, за відсутності обмежень, пов'язаних із забезпеченням національної безпеки;
- впровадження спільних з ЄС процедур забезпечення безпеки судноплавства, моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі, морського зв'язку, реагування у випадках забруднення з суден та створення національного сегменту системи обміну інформацією SafeSeaNet щодо руху суден та аварійних подій;
- розвиток сервісів доступу до публічної інформації;
- сприяння організації різних форм навчання, перекваліфікації, працевлаштування працівників державних стивідорних компаній, у т.ч. на підприємствах приватного сектору;
- підвищення відповідальності та прозорості під час прийняття управлінських рішень, зокрема, шляхом:
- впровадження елементів корпоративного управління на підприємствах державного сектору економіки (утворення наглядових рад, впровадження систем управління ресурсами підприємств тощо) чи їх корпоратизація у відповідності до законодавства;



- впровадження інформаційної системи відкритих даних, електронних сервісів та інших заходів із запобігання та протидії корупції в транспортній галузі;
- впровадження електронного урядування з метою зниження навантаження і спрощення адміністративних процедур для бізнесу;
- посилення діалогу між споживачами послуг у морських портах та органами державної влади, місцевого самоврядування, громадянським суспільством.

### Очікувані результати:

---

- поступовий вихід держави із сегменту стивідорної діяльності, особливо у морських портах з незначним вантажопотоком;
- створення механізму участі органів місцевої влади у процесах планування розвитку морських портів;
- запровадження Адміністрацією морських портів України моделі управління «порт-ленлорд» в контексті розвитку морських портів;
- затвердження меж морських портів України;
- позбавлення невластивих функцій адміністрації морських портів України, покладеної на нього в рамках виконання деяких функцій Морської адміністрації України;
- впровадження систем планування ресурсів підприємств (ERP) та використання найкращих світових практик корпоративного управління у державних підприємствах портової галузі;
- передача у концесію активів щонайменше 3-х державних стивідорних компаній;
- цільове використання портових зборів;
- позбавлення Адміністрації морських портів України невластивих функцій та вивільнення державних підприємств портової галузі, зокрема задіяних в стивідорній діяльності від непрофільних та соціальних об'єктів, шляхом їх приватизації, оренди, передання до сфери управління місцевих органів влади тощо;
- впровадження спільних з ЄС процедур забезпечення безпеки судноплавства, моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі, морського зв'язку, реагування у випадках забруднення з суден та створення національного сегменту системи обміну інформацією SafeSeaNet щодо руху суден та аварійних подій.



# ОРГАНІЗАЦІЙНО- ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА МОНІТОРИНГ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ



# ОРГАНІЗАЦІЙНО-ФІНАНСОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА МОНІТОРИНГ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ

Реалізація Стратегії здійснюється шляхом складання та виконання планів розвитку морських портів на коротко- (на п'ять років), середньо- (на 10 років) та довгострокову (на 25 років) перспективу. З урахуванням планів розвитку морських портів на коротко- (на п'ять років), середньо- (на 10 років) та довгострокову (на 25 років) перспективу розробляється Генеральний план розвитку портів, як мультимодальних центрів та кластерів.

Напрями розвитку морських портів визначаються з урахуванням їх основного вантажопотоку та поточної кон'юнктури ринку. Спеціалізація морських портів за основною номенклатурою вантажів визначається з урахуванням таких критеріїв:

- питома частка обробки вантажів;
- територіальна наближеність морського порту до сировинної бази та виробництва;
- обмеженість існуючої інфраструктури та наявність перспективних територій розвитку морського порту;
- оптимальність шляхів транспортування вантажів за критерієм мінімізації витрат;
- пріоритетність екологічного аспекту створення перевантажувальних потужностей в морських портах, особливо розташованих в межах міст.

Фінансове забезпечення реалізації Стратегії здійснюється за рахунок коштів Адміністрація морських портів України, суб'єктів господарювання незалежно від форми власності, цільових кредитів банків, міжнародної технічної допомоги, інвестиційних коштів, власних коштів залізниць і підприємств залізничного транспорту, інших джерел, не заборонених законодавством. Фінансування робіт з модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури загального користування може здійснюватися за рахунок коштів державного бюджету.

Механізм залучення інвестицій у галузь включають, але не обмежуються договорами концесії, оренди, угодами про спільну діяльність та іншими видами інвестиційних договорів, що укладаються на основі спеціальних процедур, визначених Законами України. Поширення на короткострокову перспективу практики реалізації спільних проектів держави та приватних інвесторів з будівництва та/або модернізації об'єктів портової інфраструктури, що є взаємопов'язаними в межах технологічного процесу обслуговування вантажопотоку та забезпечують надання комплексу послуг із обслуговування суден та вантажів. Альтернативною базовою моделлю фінансування

процесів модернізації та розвитку морегосподарської інфраструктури необхідно розглядати приватизацію активів державних стивідорних компаній.

Проведення моніторингу та оцінки стану реалізації Стратегії здійснюється державним підприємством “Адміністрація морських портів України” із залученням суб’єктів господарювання в рамках діяльності Рад морських портів.

За результатами проведеного моніторингу, оцінки стану реалізації Стратегії в короткостроковій (п’ятирічній) перспективі на постійній основі проводиться її актуалізація з метою оновлення положень та приведення напрямків розвитку галузі до тенденцій розвитку країни та світової економіки.





ДОДАТОК



# ОЧІКУВАНІ РЕЗУЛЬТАТИ ТА ПРОГНОЗ РОЗВИТКУ ЩОДО КОЖНОГО МОРСЬКОГО ПОРТУ УКРАЇНИ

**Морський порт Южний.** На короткострокову перспективу передбачається:

- забезпечення досягнення глибин підхідного каналу та акваторії відповідно до показників техніко-економічного обґрунтування «Реконструкція водних підходів, маневрових зон та операційних акваторій біля причалів з урахуванням перспективного вантажообігу морського порту «Южний», схваленого Кабінетом Міністрів України від 08.09.2016 № 657-р;
- реконструкція та будівництво причалів загальною довжиною 1900 метрів.

На середньострокову перспективу планується:

- вихід держави із сегменту стивідорної діяльності, шляхом передання ДП «Морський торговельний порт «Южний» в концесію;
- розвиток перспективних територій зі створенням відповідної причальної лінії;
- розширення пропускних спроможностей залізничних станцій ст. «Чорноморська» - ст. «Берегова»;
- реконструкція та розвиток під'їзних автомобільних шляхів (ділянки М-14 «Одеса – Миколаїв» та М-28 «Одеса – Южний»).

**Морський порт Одеса.** На короткострокову перспективу передбачається:

- завершення будівництва та повноцінне введення в експлуатацію контейнерного терміналу на Карантинному молу потужністю 600 тис. TEU
- реконструкція та будівництва причалів загальною довжиною 650 метрів;
- модернізація автомобільного шляхопроводу;
- реконструкція пасажирського комплексу з подальшим залученням приватного оператора;
- реорганізація ДП «Одеський морський торговельний порт», як державного підприємства, що не здійснює стивідорної діяльності, шляхом приєднання до ДП «Адміністрація морських портів України»;
- розвиток під'їзних автомобільних шляхів (ділянки М-05 «Київ – Одеса», в т.ч. для забезпечення сполучення порту із проектом транснаціонального транспортного коридору Go Highway);

На середньострокову перспективу планується:

- створення додаткового залізничного в'їзду в порт;

- внесення змін до Закону України «Про спеціальну (вільну) економічну зону «Порто-франко» на території Одеського морського торговельного порту» щодо розширення меж вільної економічної зони «Порто-франко», зміни органу її господарського розвитку тощо;
- розвиток автомобільних під'їзних шляхів, в т.ч. шляхом будівництва дороги «Хаджибей -2» з виїздом на Об'їзну дорогу м.Одеса.

**Морський порт Миколаїв.** На короткострокову перспективу передбачається:

- будівництво причалів загальною довжиною 2 210 метрів;
- реорганізація ДП «Миколаївський морський торговельний порт», як державного підприємства, що не здійснює стивідорної діяльності шляхом приєднання до ДП «Адміністрація морських портів України».

На середньострокову перспективу планується:

- будівництво додаткового залізничного в'їзду в порт;
- ремонт та реконструкція ділянок автомобільних доріг М-14 «Одеса - Мелітополь – Новоазовськ»;
- створення альтернативних під'їзних автомобільних шляхів в обхід м. Миколаїв;
- реконструкція Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу із доведенням глибин до 13,5 метрів;
- модернізація та розвиток причальної лінії для забезпечення повноцінного використання глибин на Бузько-Дніпровсько-лиманському каналі.

**Морський порт Чорноморськ.** На короткострокову перспективу передбачається:

- днопоглиблення акваторії 1-го ковша Сухого лиману та підхідного каналу до 15,0 м;
- реконструкція та будівництво причалів загальною довжиною 1 220 метрів;
- передання 5-го перевантажувального комплексу – паромної переправи в концесію;
- будівництво автодорожньої розв'язки від 2-ої прохідної порту до тилів причалів № 10-12;

На середньострокову перспективу планується:

- вихід держави із сегменту стивідорної діяльності, шляхом передання ДП «Морський торговельний порт Чорноморськ» в концесію;
- реконструкція причалів № 11-17 загальною довжиною 1150 метрів та проектною глибиною біля них 15 метрів;
- розвиток станції «Чорноморськ-Порт»;

**Морський порт Маріуполь.** На короткострокову перспективу передбачається:

- реконструкція причалів загальною довжиною 820 метрів;



- реконструкція залізничної ділянки «Камиш-Зоря-Волноваха» для організації двостороннього руху.

На середньострокову перспективу передбачається:

- вихід держави із сегменту стивідорної діяльності, шляхом передання ДП «Маріупольський морський торговельний порт» в концесію або його приватизації;
- поетапне збільшення проектних глибин на трасі Керч-Єнікальський канал – морський порт Маріуполь;
- реконструкція залізничної станції Маріуполь-порт.

**Морський порт Білгород-Дністровський.** На короткострокову перспективу передбачається:

- доведення глибин на підхідному каналі та акваторії до паспортних (5 – 6,5 метрів).

На середньострокову перспективу передбачається:

- вихід держави із сегменту стивідорної діяльності, шляхом приватизації ДП «Білгород-Дністровський морський торговельний порт»;
- розвиток вільних перспективних територій.

**Морський порт Бердянськ.** На короткострокову перспективу передбачається:

- доведення глибин на підхідному каналі та акваторії до паспортних (9 метрів).

На середньострокову перспективу передбачається:

- вихід держави із сегменту стивідорної діяльності, шляхом передання ДП «Бердянський морський торговельний порт» в концесію або його приватизації;
- розвиток вільних перспективних територій.

**Морський порт Ізмаїл.** На короткострокову перспективу передбачається:

- підвищення ефективності використання наявних перевантажувальних потужностей;
- розвиток інфраструктури обслуговування пасажирських перевезень.

На середньострокову перспективу передбачається:

- вихід держави із сегменту стивідорної діяльності, шляхом передання ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» в концесію або його приватизація;
- розвиток вільних перспективних територій.

**Спеціалізований морський порт «Ольвія».** На короткострокову перспективу передбачається:

- передання активів ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» в концесію для будівництва універсального перевантажувального комплексу та причалів Північної коси;



На середньострокову перспективу передбачається:

- вихід держави із сегменту стивідорної діяльності, шляхом передання ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» в концесію;
- розвиток залізничної станції «Жовтнева»;
- створення альтернативних під'їзних автомобільних шляхів в обхід м. Миколаїв;
- розвиток вільних перспективних територій.

**Морський порт Рені.** На короткострокову перспективу передбачається

- підвищення ефективності використання наявних перевантажувальних потужностей;
- проведення берегоукріплювальних робіт лівого берегу ділянки р. Дунай від українсько-молдовського кордону до території порту;
- завершення будівництва автомобільного обходу м. Рені довжиною 6,3 км;
- завершення ремонту ділянки автодороги М-15 «Одеса – Рені»;

На середньострокову перспективу передбачається:

- вихід держави із сегменту стивідорної діяльності, шляхом приватизації ДП «Ренійський морський торговельний порт»;
- внесення змін до Закону України «Про спеціальну економічну зону «Рені» щодо продовження дії спеціальної економічної зони «Рені» до 2040 року, зміни органу її господарського розвитку тощо;
- будівництво залізничного сполучення «Ізмаїл-Рені».

**Морський порт Скадовськ.** На короткострокову перспективу передбачається:

- доведення глибин на підхідному каналі та акваторії до паспортних (7 метрів).
- вихід держави із сегменту стивідорної діяльності, шляхом приватизації ДП «Скадовський морський торговельний порт».

На середньострокову перспективу передбачається:

- розвиток сервісів поромних перевезень.

**Морський порт Усть-Дунайськ.** На короткострокову перспективу передбачається:

- розвиток сфери туристичних послуг;
- розвиток портового пункту Кілія та підвищення ефективності використання наявних перевантажувальних потужностей;
- вихід держави із сегменту стивідорної діяльності, шляхом приватизації, оренди ДП «Усть-Дунайський морський торговельний порт», зокрема трудовим колективом підприємства.

На середньострокову перспективу передбачається:

- відновлення глибин на акваторії морського порту Усть-Дунайськ та на глибиководному судновому ході «р. Дунай – Чорне море»;
- реконструкція та розвиток підїздних автомобільних шляхів до морського порту.

**Морський порт Херсон.** На короткострокову перспективу передбачається:

- підвищення ефективності використання наявних перевантажувальних потужностей;
- вихід держави із сегменту стивідорної діяльності, шляхом передання ДП «Херсонський морський торговельний порт» в концесію.

На середньострокову перспективу передбачається:

- розвиток перспективних територій на лівому березі р. Дніпро.