



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

від "14" січня 2021 р.

НАКАЗ

7

м. Київ

№ _____

Про внесення змін до Стратегічного плану розвитку державного підприємства «Маріупольський морський торговельний порт» на 2018–2022 роки

Відповідно до статті 6 Закону України «Про управління об'єктами державної власності», підпункту 36 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, у зв'язку із актуалізацією фінансово-господарських показників діяльності державного підприємства «Маріупольський морський торговельний порт» **наказую:**

1. Внести зміни до Стратегічного плану розвитку державного підприємства «Маріупольський морський торговельний порт» на 2018–2022 роки, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2018 року № 575 (із змінами), виклавши його в новій редакції, що додається.

2. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства інфраструктури
України

«30» листопада 2018 року № 575

(у редакції наказу Міністерства
інфраструктури України

14 серпня 2021 року № 7)

СТРАТЕГІЧНИЙ ПЛАН РОЗВИТКУ
державного підприємства «Маріупольський морський торговельний порт» на
2018–2022 роки

1. Загальна інформація

Стратегічний план розвитку ДП «Маріупольський морський торговельний порт» (далі – ДП «ММТП») на період до 2022 року розроблений на основі Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548, Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430, з метою підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності суб'єкта господарювання, оптимізації використання ресурсів та їх концентрації на найбільш перспективних і значущих напрямках розвитку.

Стратегічний план розвитку ДП «Маріупольський морський торговельний порт» (далі – Стратегічний план) розроблено на виконання наказу Міністерства інфраструктури України від 22.12.2018 № 651 «Про заходи із складання перспективних планів розвитку в установах, організаціях та на підприємствах, що належать до сфери управління Мінінфраструктури, та акціонерних товариств, функції з управління корпоративними правами щодо яких здійснює Мінінфраструктури» та згідно з Методичними рекомендаціями з питань методологічного забезпечення складання середньо- та довгострокових стратегічних планів розвитку державних підприємств, державних акціонерних товариств та господарських структур, затвердженими наказом Мінекономрозвитку від 14.08.2013 № 971.

Стратегічним планом передбачається будівництво об'єктів ДП «ММТП» та інших організацій, що розташовані за межами території порту і взаємодіють з ним в технологічному перевантажувальному процесі. В умовах обмеженості коштів державного бюджету для їх створення необхідне залучення коштів самого ДП «ММТП», а також сторонніх організацій – інвесторів, зацікавлених в розвитку порту. Водночас, не усі об'єкти плану розвитку можуть бути

реалізовані відособлено у запропонованому варіанті, але він підлягає адаптації з урахуванням вимог часу. Тому початок і наступний графік будівництва кожного з об'єктів обумовлюються кон'юнктурою, що склалася, фінансовими можливостями ДП «ММТП» та інвесторів на певний момент часу.

Таблиця 1.1

Реєстраційні дані ДП «ММТП»

Назва підприємства	Державне підприємство «Маріупольський морський торговельний порт»
Юридична та фактична адреса підприємства	87510, Україна, м. Маріуполь, Донецька обл., пр. Адм. Луніна, 99
Організаційно-правова форма	Державне підприємство, діє як комерційне підприємство, яке засноване на державній власності
Ідентифікаційний код юридичної особи	01125755
Суб'єкт управління	Міністерство інфраструктури України Код ЄДРПОУ 37472062 Адреса: проспект Перемоги, 14, м. Київ, Україна, 01135
Місцезнаходження	Проспект Адмірала Луніна, 99, м. Маріуполь, Україна, 87510
Дані про розмір зареєстрованого капіталу	Розмір (грн): 130 382 000,00
Основні види економічної діяльності	52.22 Допоміжне обслуговування водного транспорту (основний)
Включення до переліку об'єктів, які мають стратегічне значення для економіки та безпеки держави	Так (постанова Кабінету Міністрів України від 04.03.2015 № 83 «Про затвердження переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави»)
Домінування на загальнодержавному ринку товарів (робіт, послуг)	3,6 % – частка у загальному вантажообігу морських портів України за 2019 рік, 15,5 % – частка у загальному вантажообігу державних стивідорних компаній України за 2019 рік
Належність до об'єктів, які підлягають приватизації	Не входить до переліків об'єктів приватизації
Належність до містоутворюючих підприємств	ДП «Маріупольський морський торговельний порт» є одним з містоутворюючих підприємств для м. Маріуполя Донецької області

Головними питаннями, які потребують вирішення для узгодження виробничих потужностей ДП «ММТП» з потребами транспортного ринку і зміною структури та обсягу вантажообігу є:

відсутність спеціалізованих високопродуктивних перевантажувальних комплексів для зернових і наливних вантажів (рослинної олії);

потреба у сучасному спеціалізованому перевантажувальному комплексі для виконання складських операцій з генеральними вантажами та контейнерами;

застарілі технології негативно впливають на якість надання послуг та виконання робіт, що не повною мірою задовольняють вимоги клієнтів;

необхідність заміни портової перевантажувальної техніки;

необхідність модернізації портової енергетичної інфраструктури зі впровадженням енергозберігаючих технологій тощо.

Стратегічний план ДП «ММТП» сприяє вирішенню кількох ключових завдань для Маріупольського морського торговельного порту і Маріуполя загалом:

Впровадження сучасних технологій та забезпечення ефективного розвитку об'єктів портової інфраструктури;

стимулювання інноваційної діяльності шляхом застосування новітніх технологій, здійснення заходів з ресурсозбереження, зменшення негативного впливу на навколишнє середовище;

стабілізація та відновлення надходжень коштів до бюджетів усіх рівнів від надання послуг у порту;

працевлаштування жителів міста Маріуполь;

забезпечення безперервного процесу професійного навчання кваліфікованих фахівців портової галузі сучасним методам і технологіям перевалювання вантажів у тісній співпраці з вищими навчальними закладами Маріуполя;

підвищення інвестиційної привабливості суб'єктів господарювання Маріуполя для вітчизняних та міжнародних бізнес-партнерів та співтовариств.

На вирішення цих завдань спрямовані такі заходи:

будівництво зернового терміналу в районі причалів № 3-4 (нове будівництво);

будівництво комплексу рослинних олій з транспортуванням олії на причали № 2-3 (нове будівництво);

будівництво терміналу в тилу причалів № 16-17 (для перевантаження генеральних і контейнерних вантажів на 3-му вантажному районі (реконструкція));

оновлення перевантажувальної та спецтехніки, обладнання підрозділів порту;

модернізація перевантажувальної та іншої техніки;

реконструкція (модернізація) систем енергопостачання, впровадження енергоефективних технологій;

реконструкція будівель порту побутового та виробничого призначення.

2. Аналіз поточного стану діяльності ДП «ММТП»

2.1. Аналіз зовнішнього середовища

Починаючи з серпня 2014 року в порту спостерігається значне зниження вантажопереробки через складну політичну і економічну ситуацію в Україні, обумовлену проведенням АТО та ООС в Донецькій та Луганській областях. Так, з початку проведення активної фази АТО та ООС більша частина вантажовласників, що знаходяться за межами Маріуполя, виявилися ізольованими від Маріупольського морського торговельного порту. Зруйнована інфраструктура в Донецькій і Луганській областях обмежують пропускну спроможність на окремих ділянках (ділянки за напрямом Комиш-Зоря-Волноваха), не дозволяє доставляти вантажі до порту в попередніх обсягах.

Будівництво моста через Керченську протоку обмежило технічні параметри суден, які можуть заходити до Маріупольського морського торговельного порту, що обумовило втрату до 30 % великовантажного флоту, що істотно впливає на обсяги вантажопереробки.

В існуючих умовах формування основних пріоритетних напрямів розвитку ДП «ММТП», завдань та заходів досягнення поставлених цілей і їх черговості дозволить підвищити якість надання послуг ДП «ММТП», рівень охоплення зовнішньоторговельних вантажопотоків та посилити конкуренцію.

Для задоволення торгових та транспортних потреб економіки ДП «ММТП» повинен володіти конкурентоспроможною портовою інфраструктурою, сучасними технологіями виконання робіт, надавати якісні послуги в короткостроковій, середньостроковій і довгостроковій перспективі, а також розвивати на основі кращого досвіду професійну систему управління портом.

При аналізі динаміки та структури географічних і товарних потоків враховано ступінь залучення регіону в міжрегіональний обмін і зовнішньоекономічну діяльність, рівень розвитку і стан транспортно-комунікаційних систем, а також характер спеціалізації територій, особливості формування ринку матеріально-технічних і споживчих товарів.

Зважаючи на вищезазначене актуалізується необхідність забезпечення гнучкості ДП «ММТП» у пристосуванні до запитів вантажо- і судовласників щодо надійності та якості надання послуг. За таких умов інвестиції слід спрямовувати не тільки для забезпечення швидкої перевалки вантажів, але й на створення умов для надання вантажовласникам розширеного пакету послуг, що базується на потребах експортно- та імпортозорієнтованих галузей економіки України, країн СНД та інших країн.

ДП «ММТП» здійснює діяльність в Маріупольському морському торговельному порту, який знаходиться в басейні Чорного і Азовського морів, конкуруючи зі стивідорами, які оперують в інших портах України, Росії, Туреччини, Румунії та інших країн. До великих портів України відносяться Одеський, Миколаївський, морські торговельні порти «Южний», «Чорноморськ» та інші.

На сьогодні в басейні Чорного та Азовського морів посилюється конкуренція. На рисунку 2.1 відображено валові обсяги перевалки вантажів через морські порти Чорного і Азовського морів.

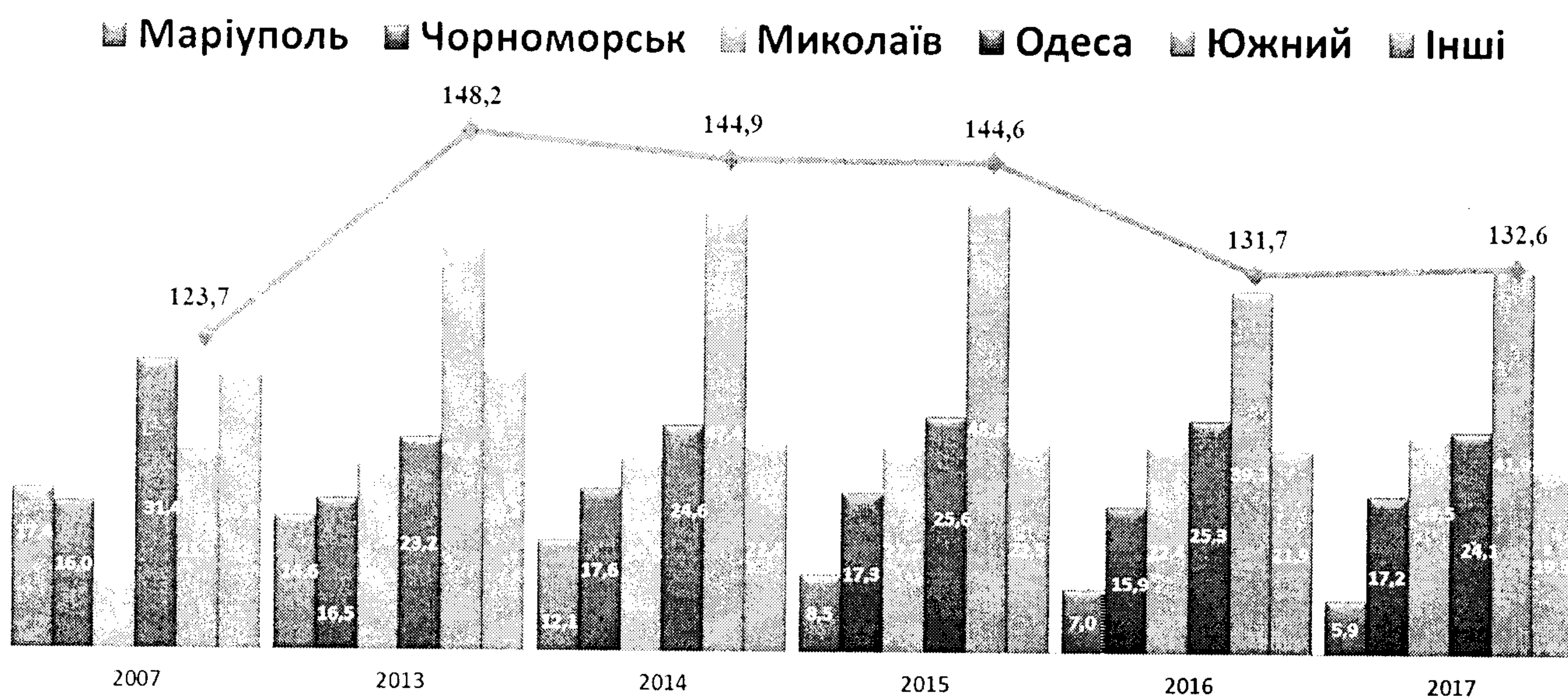


Рисунок 2.1. Обсяги перевалки окремих морських портів, млн тонн

Великі морські торговельні порти басейну Чорного та Азовського морів відрізняються розміром, економічними стимулами розвитку і розвиненістю інфраструктури. На рисунках 2.2-2.3 відображено результати порівняльного аналізу великих портів.

Загальний рейтинг ДП «ММТП» й інших портів був складений ТОВ «РОЛАНД БЕРГЕР СТРЕТЕДЖИ КОНСАЛТЕНТС» шляхом зважування восьми критеріїв, що характеризують конкурентоспроможність порту.

В якості критеріїв розглядали стан інфраструктури, обсяги вантажообігу, відстань до транспортних вузлів, глибина акваторії, довжина причалів, площа порту, обсяг інвестицій, наявність вільних економічних зон.

Чим вище кожен критерій порту, тим вище його загальний рейтинг і конкурентоспроможність. Рейтинг ДП «ММТП» склав 5,3.

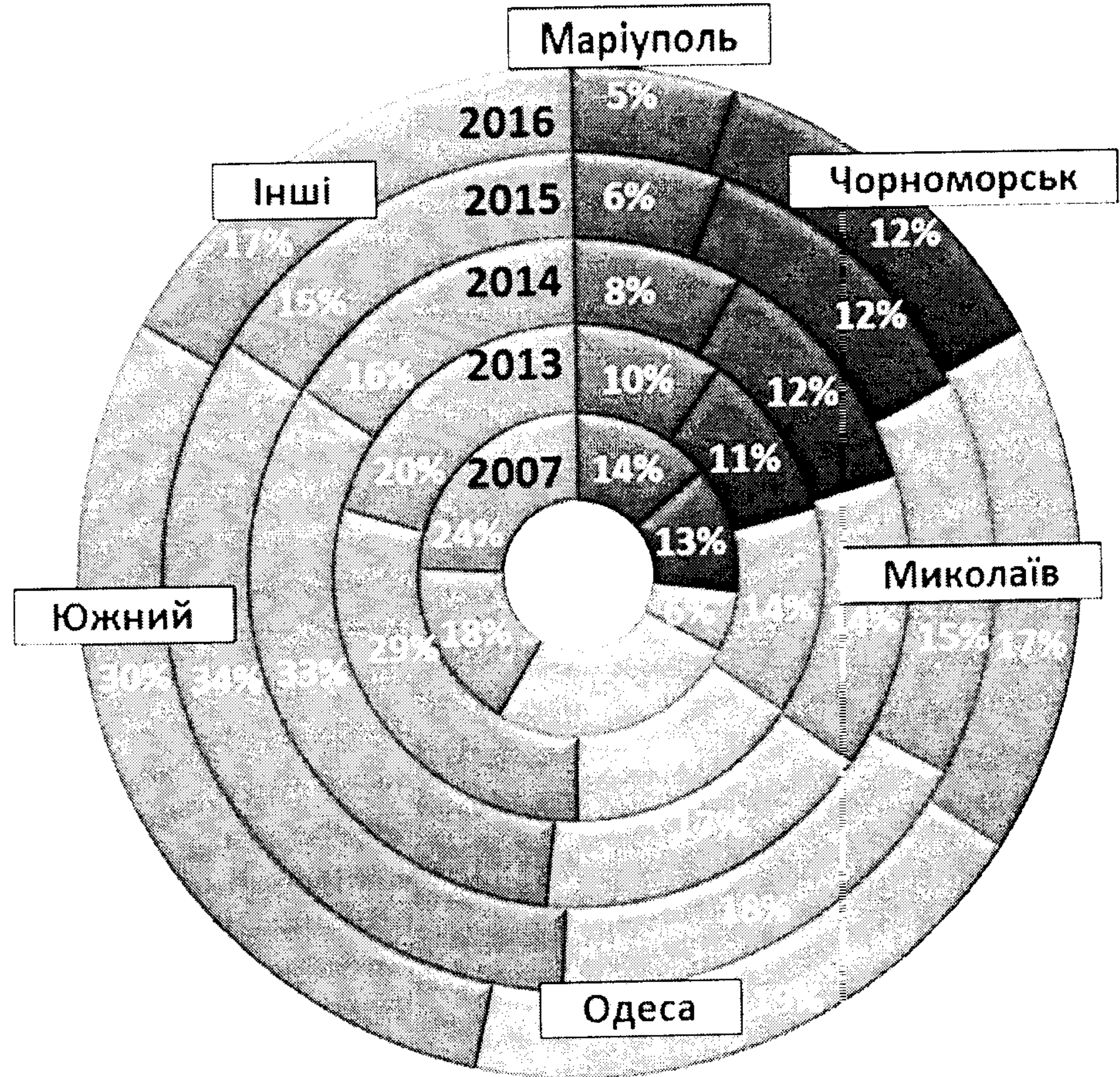


Рисунок 2.2. Структура вантажообігу в портах України

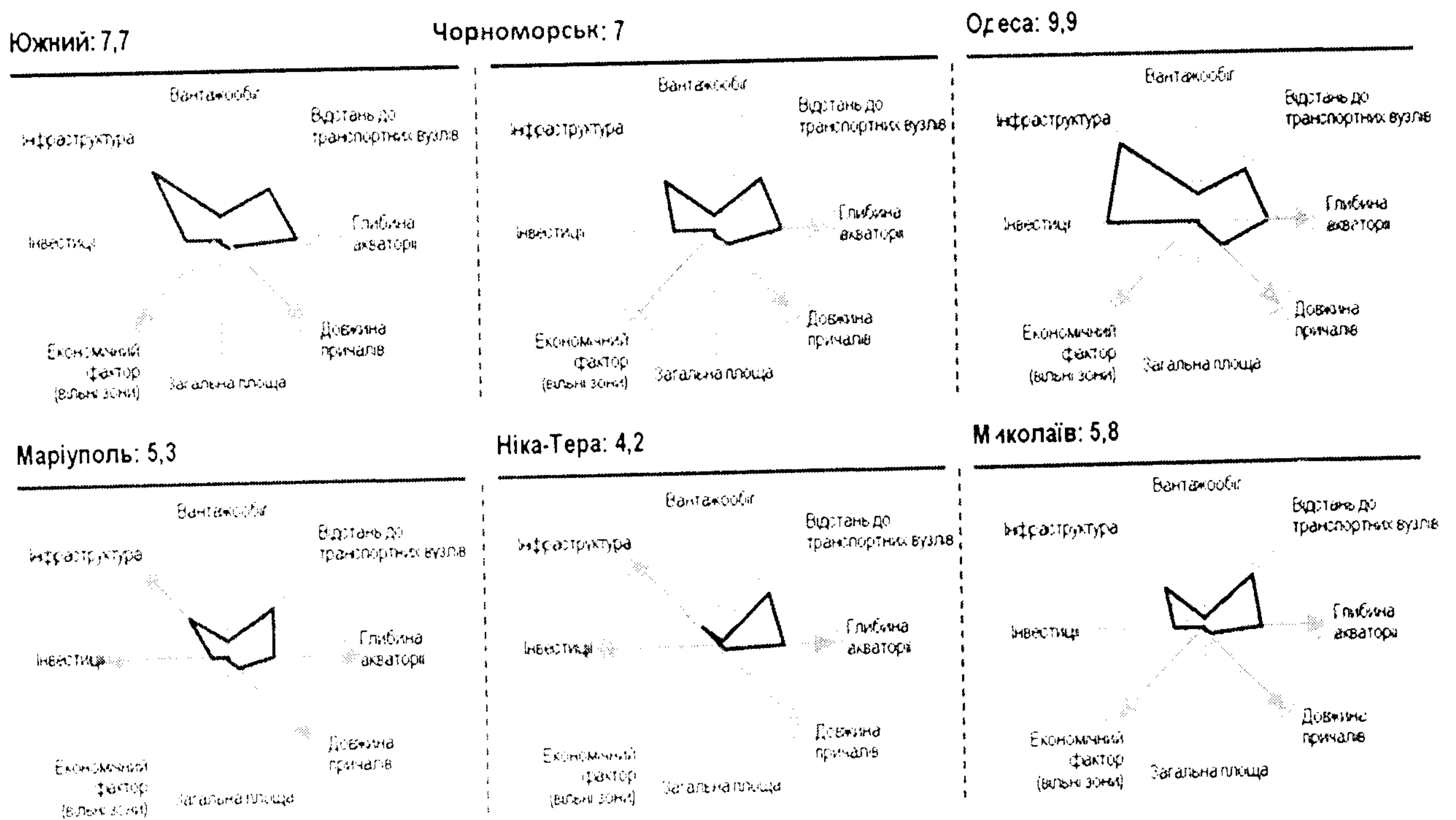


Рисунок 2.3. Порівняльна рейтингова оцінка деяких портів України

У портах України державним стивідорним компаніям складають значну конкуренцію приватні портові оператори, такі як приватні термінали. Зазначене створює суттєві загрози значних обсягів вантажопотоків для державних портових операторів втрати в майбутньому внаслідок прогресивного розвитку приватних стивідорів і портів, та сильних конкурентних позицій портів Чорноморського регіону.

На рисунках 2.4 та 2.5 відображено порівняльну динаміку вантажопереробки конкурентів ДП «ММТП» з перевалки залізорудної сировини та вугілля.

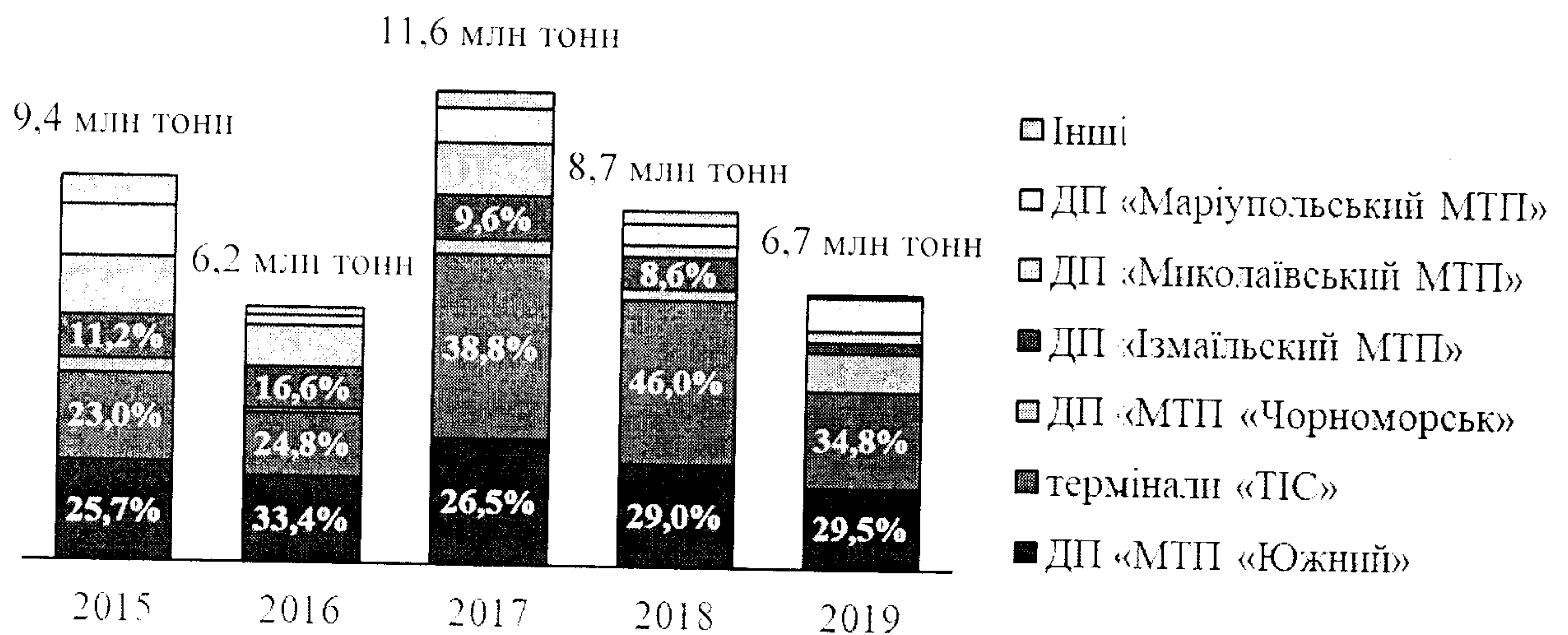


Рисунок 2.4. Порівняльна динаміка вантажопереробки вугілля у 2015–2019 роках

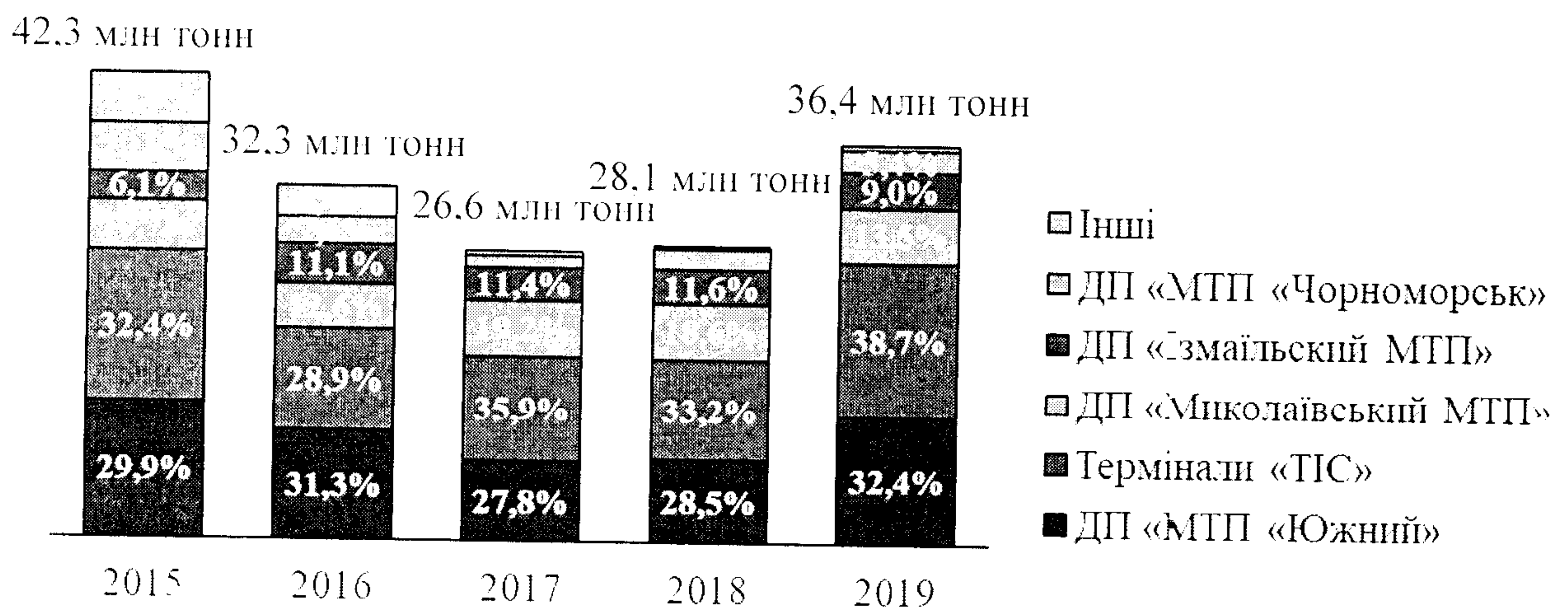


Рисунок 2.5. Порівняльна динаміка вантажопереробки залізорудної сировини у 2015–2019 роках

Відповідно до вищенаведених рисунків основним конкурентом підприємства є група приватних терміналів ТОВ «ТІС», яка впродовж останніх років нарощує обсяги вантажопереробки і, відповідно, збільшує частку на ринку стивідорних послуг в Україні. Натомість частка ДП «МТП «Южний» поступово знижується.

За період 2010–2019 років приватні термінали ТОВ «ТІС» активно розвивали виробничі потужності та інфраструктуру, наростивши обсяги перевалки майже на 23 млн тонн (+ 234,5 %).

Зусилля ДП «МТП «Южний» спрямовувалися, в основному, на підтримку існуючих потужностей та підвищення операційної ефективності. Приріст вантажопереробки за цей же період склав лише 5,0 млн тонн (+ 50,6 %).

Вузьке місце обох підприємств – залізничні станції, але приватні термінали ТОВ «ТІС» у 2015 році почали масштабне будівництво нової станції.

З огляду на вищезазначене, для створення привабливих умов для вантажовласників та формування конкурентних переваг ДП «ММТП» серед інших портових операторів Азово-Чорноморського басейну необхідна реалізація проектів з будівництва нових перевантажувальних потужностей, заміна застарілого перевантажувального обладнання та технологій, реконструкції та модернізації існуючих потужностей.

Крім того, за прогнозами аналітиків, обсяги експорту зернових з України надалі будуть лише зростати. Тому диверсифікація послуг, освоєння нових перспективних вантажопотоків є одним з найважливіших чинників, які сприятимуть залученню нових додаткових вантажопотоків.

2.2. Аналіз внутрішнього середовища ДП «ММТП»

ДП «ММТП» розташований на північно-західному узбережжі Таганрозької затоки Азовського моря на перетині транспортних коридорів, в центрі найбільшого індустріального району південного сходу України.

Площа основної виробничої території ДП «ММТП» складає 67,7 га. Територія з усіх боків обмежена ділянками під забудовою і рекреаційною зоною міста. З північного сходу до території ДП «ММТП» примикає територія Азовського судноремонтного заводу, із західного боку розташована вільна від забудови ділянка – територія пляжної зони.

ДП «ММТП» приймає судна з осадкою не більше 8,0 м і довжиною до 240 м.

Територія ДП «ММТП» межує з 22 причалами ДП «АМПУ» загальною довжиною 3 879 м з глибинами від 8,0 до 9,75 м, з яких:

вантажні причали – 18 од. загальною довжиною 3 657 м;

допоміжні причали – 4 од. загальною довжиною 222 м.

Причали знаходяться у власності МФ ДП «АМПУ» та з 01.01.2016 використовуються ДП «ММТП» відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 № 541 «Про затвердження Тарифів на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалу, що перебуває у господарському віданні адміністрації морських портів України», зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 22.12.2015 за № 1608/28053.

За територіальною ознакою, обсягами і характером робіт вантажні причали ДП «АМПУ» закріплено за 3 вантажними районами ДП «ММТП».

До виробничих потужностей ДП «ММТП» входять перевантажувальні комплекси (ПК) різного технологічного призначення. В їхньому числі є

портальні крани універсального призначення з крановсю схемою механізації і спеціалізовані перевантажувальні комплекси (СПК) для вугілля (ВПК) і для контейнерів, які оснащені спеціальним перевантажувальним устаткуванням.

Характеристики причалів, до яких ДП «ММТП» має доступ, та на яких перевантажує вантажі наведено у табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Характеристики і спеціалізація вантажних причалів

№ причалу	Спеціалізація	Рік побудови/ реконструкції	Довжина, м (проект)	Глибина, м (проект)	Площа складів, м ² (технологічна)	
					відкритих	критих
1	Вантажний	2006/2007	265,7	9,75	6 714	-
2	Вантажний	1967	150	8,5	4 353	8 100
3	Металопрокат, генеральні вантажі	1967/1969	145,6	8,5/9,75	4 999	-
4	Зернові вантажі	1973	220	9,75	10 891	-
5	Зернові вантажі та рослинна олія	2001/2002	212,6	9,75	-	-
6	Зернові вантажі та рослинна олія	2001/2002	223,64	9,75	-	-
7	Металеві вантажі	2003/2004	262,71	9,75	14 470	-
8	Генеральні вантажі, навалочні вантажі	1907/2013	221,3	9,75	15 415	-
9	Вантажний	1900	184,21	9,75	-	-
Разом 1-район:		х	1885,76	х	56 842	8 100
10	Металеві вантажі	1901/2001	207,08	9,75	14 855	-
11	Навалочні, металопрокат	1901/2008	164	9,75	10 748	-
12	Вугілля	1901/2008	165	9,75	10 303	-
13	Навалочні, металопрокат	1901/2009	210,9	9,75	10 088	-
14	Відвантаження вугілля	1889/1963/1966	265	8,5	39 592	-
Разом 2-район:		х	1 011,98	х	85 586	-
15	Металеві вантажі	1980	151,55	8	17 706	-
16	Металопрокат	1982	200	9,75	38 625	1 400
17	Металеві вантажі, контейнери	1993	200	9,75	34 783	2 340
18	Металеві вантажі	2002/2003	202,95	9,75	36 491	-
Разом 3-район:		х	754,5	х	127 605	3 740
Всього:		х	3 652,24	х	270 033	11 840

ДП «ММТП» обслуговується однією припортовою залізничною станцією «Маріуполь-Порт».

Кількість заїздів та виїздів для залізничного транспорту на територію ДП «ММТП» та їх пропускна спроможність наведені у табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Кількість контрольно-пропускних пунктів на територію порту

Найменування	Кількість заїздів	Кількість виїздів	Прив'язка до причалів	Пропускна спроможність
1-район	2	2	№№ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	377 вагонів/добу
2-район	3	3	№№ 10, 11, 12, 13, 14	404 вагонів/добу
3-район	2	3	№№ 15, 16, 17, 18	118 вагонів/добу

На території ДП «ММТП» розміщені контрольні пункти (КП), їх перелік та характеристики відображено у табл. 2.3.

Таблиця 2.3

Автомобільні контрольні пункти порту

Найменування	Прив'язка до причалів	Пропускна спроможність, автомобілів/добу	Примітка
КП № 12	№№ 1, 2	50	-
КП № 8	№№ 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10	100	-
КП № 8А	№№ 3, 4	100	Тільки на виїзд автотранспорту
КП № 8Б	№№ 5, 6	200	-
б/п	-	-	Запасний (аварійний), заїзд та виїзд
КП № 9	№№ 11, 12, 14, 15	200	-
КП № 4	№№ 15, 16, 17, 18	200	-

Характеристика транспортної інфраструктури ДП «ММТП» наведена в табл. 2.4.

Таблиця 2.4

Характеристика залізничної та транспортної інфраструктури

Характеристика	Залізнична інфраструктура	Автомобільна інфраструктура
Пропускна спроможність:		
тис. т/рік	14 851	3 085
TEU/рік	45 000	40 000
Довжина, м	27 127	4 800*

* Враховані лише внутрішні автодороги

Портовий флот здійснює виконання всіх портових робіт з обслуговування транспортного флоту в акваторії. Основною функцією портового флоту з обслуговування суден, що заходять у порт є буксирне обслуговування при швартовних операціях.

В даний час ДП «ММТП» має портовий флот різних типів і призначення, у тому числі:

буксири: «Капітан Маркін», «Капітан Меркулов», «Портовик», «Аламак», «Микита Безпалый», «О. Яковенко», «Єнісеєц», «Мурманец»;

плавучі крани вантажопідйомністю 16 т - 3 од., 100 т - 1 од., 150 т - 1 од.;

роз'їзні катери - «Буран», «Арго» - 2 од.;

суднова баржа «Борщенко» - 1 од.

ДП «ММТП» володіє системою об'єктів виробничо-обслуговуючого та ремонтного призначення, до якої входять:

База внутрішньо-портової механізації;

Служба механізації вантажних районів;

Комплекс технологічного оснащення;

Залізничний цех;

Центральні ремонтно-механічні майстерні;

Автогосподарство;

Ремонтно-будівельно-монтажне управління порту;

Інженерні мережі та споруди;

Мережі електропостачання.

Живлення електроенергією ДП «ММТП» здійснюється від понижувальної підстанції ПС 35/6 кВ «Порт», на якій встановлено два трансформатори потужністю 16 МВА, по кабельних лініях 6 кВ прокладеним до РП-1, ТП-3, ТП-9, ТП-11. За надійністю електропостачання (за ПУЕ) морський порт загалом відноситься до другої категорії.

Встановлена потужність електроприймачів порту складає 5,215 МВт.

На балансі перебувають 25 трансформаторних підстанцій (ТП) із загальною встановленою потужністю трансформаторів 42360 кВА.

В ДП «ММТП» здійснюється тепlopостачання адміністративно-побутових та виробничих приміщень, в тому числі будівлі управління порту, які забезпечуються теплом від котельної порту за допомогою системи опалення, вентиляції та гарячого водопостачання. З травня 2018 року до трубопроводів системи гарячого водопостачання центральної котельні ДП «ММТП» було підключено геліосистему, яка працює сумісно з котлом і забезпечує гарячу воду з максимальною продуктивністю в літній період до 100 м³/добу, зменшуючи витрати газу при нагріванні. Для вироблення тепла використовується природний газ (теплотворною здатністю 8110 Ккал/м³), мазутове паливо, вловлені масла. Відповідне річне споживання газу на вироблення тепла у 2017 році склало – 1,6 млн м³, мазуту -72 тонн, вловлені масла – 126 тонн.

Споживачем природного газу в ДП «ММТП» є центральна котельня.

Постачання природного газу центральної котельні порту здійснюється через мережі газопроводів середнього тиску (P=1,2 кгс /см²) ТОВ «Маріупольгаз».

ДП «ММТП» обладнаний системою господарсько-питного протипожежного водопостачання, побутової та дощової каналізації. На сьогодні стан споруд і мереж зазначених систем задовільний.

Збір і видалення льяльних вод з суден портофлоту здійснюється через спеціальний приймач на причалі № 13, а скидаються вони на установку очищення нафтовмісних вод для очищення й утилізації.

ДП «ММТП» використовує порталні крани з різною вантажопідйомністю і вильотами стріли (основні марки «Марк», «Кондор», «Сокіл», «Альбатрос»),

контейнерні перевантажувачі, козлові крани RTG, термінальний контейнерний козловий кран для виконання вантажно-розвантажувальних робіт з різними вантажами на морському, залізничному та складському вантажних фронтах.

У 2006–2017 роках виконано ремонти різних категорій (поточний або капітальний) та модернізацію основної частини порталних кранів і контейнерних перевантажувачів. Отже, основне перевантажувальне обладнання порту має достатній експлуатаційний ресурс на середньостроковий період.

Крім того, ДП «ММТП» володіє спеціалізованим вугільно-перевантажувальним комплексом, який сьогодні тимчасово законсервовано через відсутність вантажопотоку експортного вугілля з Донбасу. Вугільноперевантажуючий комплекс оснащено вагоперекидачами (2 од.), розморожуючим пристроєм для 10 піввагонів (1 од.), стакерами (2 од.), реклаймерами (6 од.), причальними судонавантажувальними машинами (3 од.).

ДП «ММТП» має у своєму розпорядженні також допоміжне підйомно-транспортне обладнання - стрілові автомобільні, гусеничні та спеціальні крани. У складі внутрішньопортової малої механізації порту є автонавантажувачі різної вантажопідйомності, ковшові навантажувачі, тягачі, ролл-трейлера та напівпричепи.

2.3. Операційна діяльність

До проведення АТО серед вантажопотоків, що становили основу вантажообігу в Маріупольському морському торговельному порту, переважали метали, вугілля і глина. Зазначені вантажі завозились залізничним транспортом через вузлову станцію Ясинувата. Сьогодні станція Ясинувата знаходиться на тимчасово окупованій непідконтрольній Україні території.

Водночас вантажопотік експортного вугілля повністю припинився з вересня 2014 року. Накопичені складські запаси цього ресурсу було відвантажено на початку 2015 року. Значна кількість зугільних підприємств Донецького та Луганського регіону, які були основними постачальниками вугілля на експорт через Маріупольський морський торговельний порт, не працюють, близько 80 % шахт затоплені з причини проведення в регіоні бойових дій та перебоїв з енергопостачанням. Відновлення вантажопотоку експортного вугілля у 2019 році не прогнозується, але заплановано перевантаження імпортного вугілля у кількості 500 тис. тонн.

Кар'єри з видобутку будматеріалів (глини) в Добропіллі, Курдюмівці, Попасній, Дружковці знаходяться на території підконтрольній Україні, тому очікується поступове відновлення їх роботи та повернення вантажопотоку глини для перевалювання у ДП «ММТП».

Для ДП «ММТП» металопродукція є профільним вантажем, питома частка якого в загальному оброблюваному вантажопотоці за останні 10 років становила 46 %, а за останні 2 роки – 75 %. Вантажна база Маріупольського порту складається основним чином з вантажів, які транспортуються з/на металургійні комбінати міста Маріуполь (ПРАТ «ММК ІМ. ІЛЛІЧА» та

ПРАТ «МК «АЗОВСТАЛЬ»»). В імпортному напрямку – це коксівне вугілля, в експортному напрямку – це металопродукція (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Структура вантажообігу ДП «ММТП»

(відсотків)

Напрямки, млн тонн	Роки											
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Каботаж	0,8	1,3	1,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,2	9,4	28,9	24,7	1,7
Транзит	19,4	19,7	18,8	12,1	11,4	12,7	11,6	8,3	4,4	0,1	0,0	0,0
Імпорт	0,7	1,4	2,0	0,9	0,9	1,5	1,7	1,2	3,9	15,5	3,9	15,9
Експорт	77,2	77,5	78,1	86,1	87,6	85,7	86,6	90,2	81,8	55,4	71,3	82,2

Зміна вантажообігу ДП «ММТП» у 2006–2017 роках за видами плавання і основною номенклатурою вантажів відображена на рисунках 2.6 – 2.7.

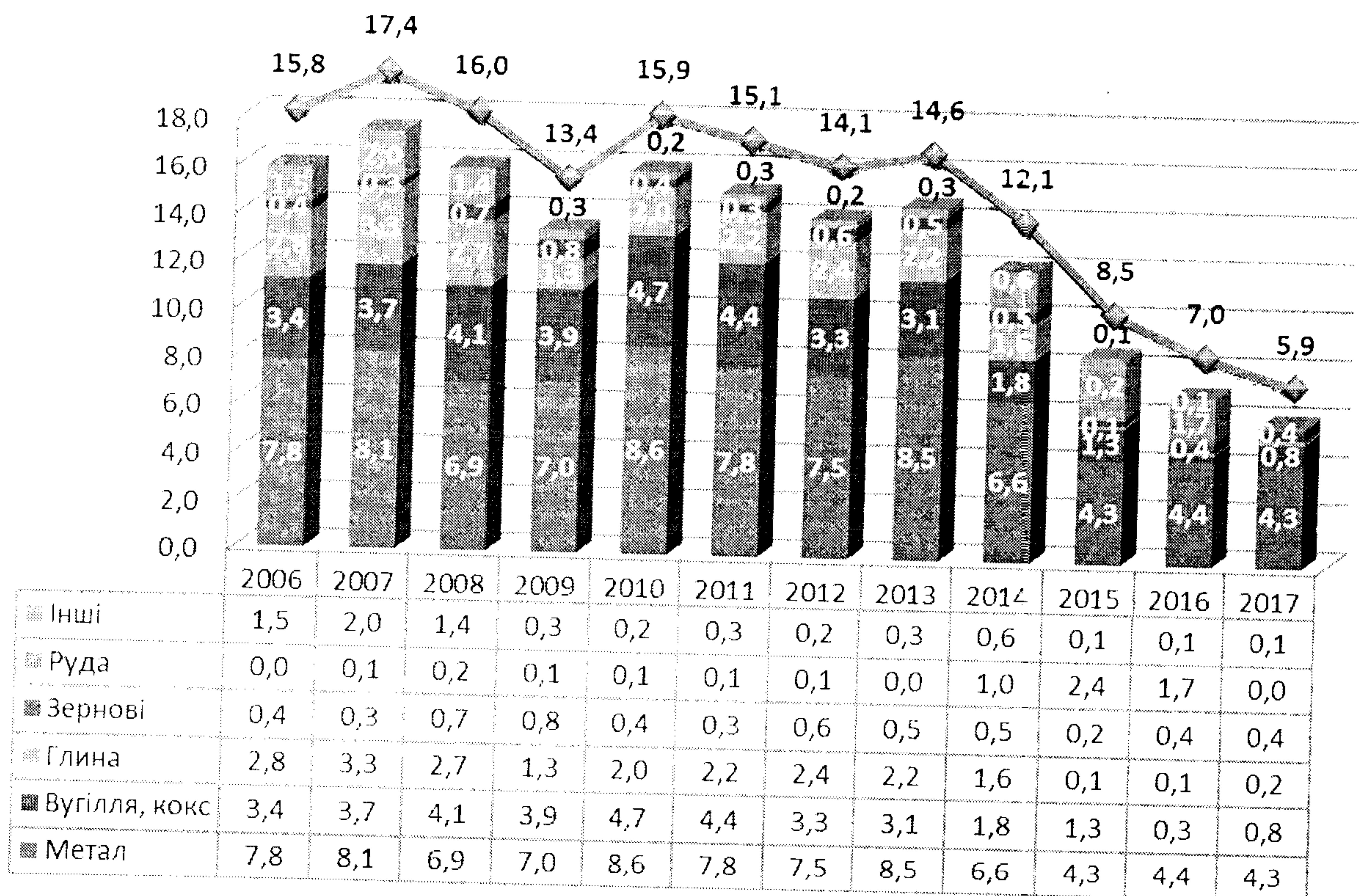


Рисунок 2.6. Динаміка та структура вантажообігу в 2006–2017 роках, млн тонн

На зменшення обсягів переробки вантажів у ДП «ММТП» вплинуло будівництво Російською Федерацією мосту через Керченську протоку та введення обмежень для висоти надводного габариту, що спричинило скорочення кількості суден, здатних проходити в Азовське море. Вантажовласники, які користувалися послугами ДП «ММТП», задля мінімізації витрат на морське транспортування своєї продукції залучали великотоннажний флот. Так, за період 2007–2017 років середньорічний тоннаж флоту, який

оброблявся на причалах ДП «ММТП» збільшився з 6,7 до 12,9 тис. тонн. В звичайних умовах тенденція подальшого росту зберігалась і надалі. Сьогодні великовантажні судна типу PANAMAX, які раніше заходили в Маріупольський морський торговельний порт вже не відповідають зазначеним обмеженням. З огляду на вищезазначене зріс попит на судна з відповідними характеристиками, що обумовило підвищення вартості фрахту і загальної вартості логістики, а також втрату ДП «ММТП» вантажопотоків з місцем призначення США, Об'єднані Арабські Емірати, Саудівська Аравія, Тайвань, для яких підприємствами міста Маріуполя використовувався великотоннажний флот.

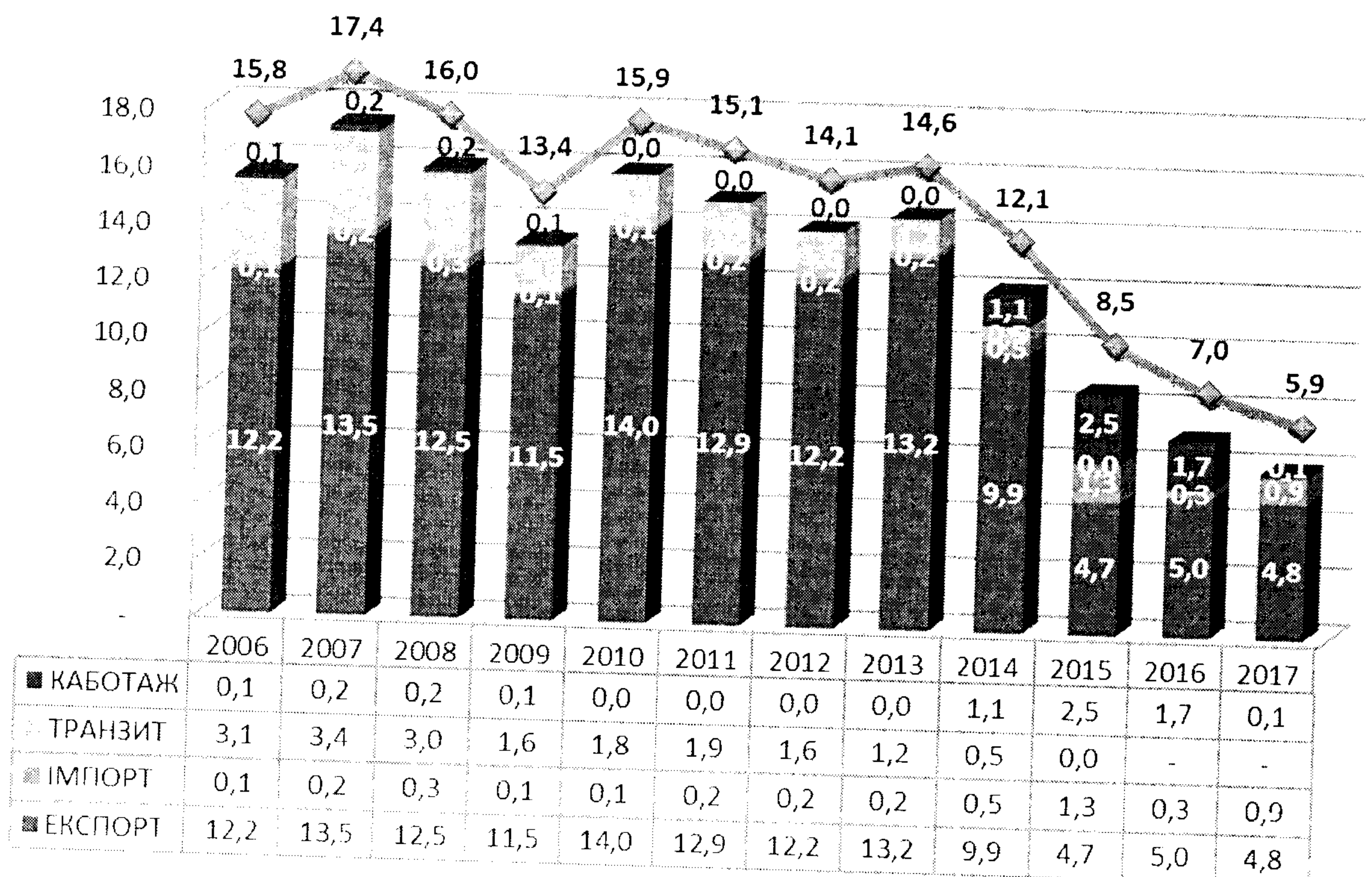


Рисунок 2.7. Динаміка вантажообігу порту за видами плавання у 2006–2017 роках, млн тонн

Пропускна спроможність ДП «ММТП» розрахована ДП «ЧорноморНДІпроект» у передпроектних проробках «Схема розвитку порту до 2020 р. з урахуванням заходів по зменшенню техногенного впливу на довкілля».

На сьогодні пропускна спроможність морського вантажного фронту перевантажувальних комплексів визначена з використанням методики РД 31.31.37-78 «Норми технологічного проектування морських портів» (ВНТП 01-78/Мінморфлот) з урахуванням технічного оснащення причалів, номенклатури вантажів, що перевантажуються, досягнутої валової норми обробки суден з різними видами вантажів.

Пропускна спроможність відкритих складських майданчиків визначена з урахуванням їх площі та нормативного експлуатаційного навантаження на

причальні споруди в розрізі зон, видів вантажів та їх питомої ваги у вантажообігу кожного окремого перевантажувального комплексу, форми штабеля, технологічного навантаження в залежності від виду вантажу, середніх термінів зберігання вантажів.

Пропускна здатність кожного окремого перевантажувального комплексу визначена за технологічним елементом перевантажувального комплексу, що є вузьким місцем у технологічному процесі, та який має найменше її значення.

Результати розрахунку пропускної здатності ДП «ММТП» за основною номенклатурою вантажів наведено в табл. 2.6.

Таблиця 2.6

Пропускна спроможність перевантажувальних комплексів ДП «ММТП» за основною номенклатурою вантажів

Вид вантажу	Пропускна спроможність, тис. тонн в рік		
	морський вантажний фронт	відкритих складів	перевантажувальний комплекс, усього
1. Рослинна олія	110	-	110
2. Навалочні вантажі	10 950	12 470	10 030
2.1. Вугілля	6 920	7 390	6 000
2.1.1. вугілля дрібних фракцій (ВПК)	2 700	4 090	2 700
2.1.2. вугілля сортове (грейфер)	4 220	3 300	3 300
2.2. глина	4 030	5 080	4 030
3. Зернові вантажі	760	-	760
3.1. пшениця, ячмінь	425	-	425
3.2. шрот	335	-	335
4. Метали	8 150	11 000	8 150
у т. ч. чавун в чушках	1 360	1 535	1 360
5. Контейнери	760 (69 000 TEU)	500 (46 300 TEU)	500 (46 300 TEU)
6. Обладнання та інші тарно-штучні	80	75	75
Всього:	20 810	24 045	19 625

Згідно з інформацією, наведеною у таблиці 2.6, існує суттєвий резерв зростання вантажопереробки ДП «ММТП» відповідно до загальної пропускної спроможності порту в порівнянні з вантажообігом, який є сьогодні.

Зазначений вище резерв пропускної спроможності порту обумовлений значним падінням вантажообігу в період складної політичної та економічної ситуації на Донбасі з 2014 року та до цього часу.

Разом з тим слід зазначити, що досягнутий в 2007 році вантажообіг є практично граничним. Подальше його зростання буде стримуватися відсутністю спеціалізованих перевантажувальних комплексів для деяких видів вантажів, нестачею причального фронту і площі відкритих складських

майданчиків, а також неможливістю подальшого підвищення рівня зайнятості причалів обробкою суден.

Додатково необхідно врахувати зміну структури вантажопереробки, що також потребуватиме відповідного консервування, перепрофілювання та збільшення потужностей обробки певних видів вантажів.

SWOT – аналіз ДП «ММТП»

Таблиця 2.7

		СИЛЬНІ СТОРОНИ	СЛАБКІ СТОРОНИ
Внутрішнє середовище		<p>Близькість до великих місць локалізації виробництва чорних металів - у безпосередній близькості до порту знаходяться найбільші металургійні підприємства України - ММК «ім. Ілліча» та МК «Азовсталь».</p> <p>Універсальність причалів.</p> <p>Якість та швидкість обробки вантажів клієнтів.</p> <p>Висококваліфікований персонал.</p>	<p>Невеликі глибини підхідного каналу.</p> <p>Обмеженість пропускної здатності транспортної інфраструктури (залізничних шляхів, залізничної станції, автомобільних доріг).</p> <p>Відсутність спеціалізованих перевантажувальних комплексів для зернових і наливних (рослинної олії) вантажів.</p> <p>Значна концентрація одної номенклатури вантажів (метал) та одного вантажовідправника.</p> <p>Льодова кампанія (замерзання моря і обмеження судноплавства).</p> <p>Обмежена можливість розширення території порту через безпосередню наближеність до житлових районів міста та рекреаційної зони.</p>
		МОЖЛИВОСТІ	ЗАГРОЗИ
Зовнішнє середовище		<p>Збільшення обсягів вантажопереробки зернових вантажів і соняшникової олії.</p> <p>Відновлення вантажопотоку глини внаслідок близькості до великих місць локалізації цих ресурсів.</p> <p>Використання вигідного географічного розташування порту (експорт, транзит, імпорт).</p> <p>Залучення інвестицій (у тому числі з урахуванням нового законопроекту по концесії).</p> <p>Оновлення технологічного обладнання.</p>	<p>З 2014 по 2018 роки складна політична та економічна ситуація на сході України.</p> <p>Зниження темпів економічного розвитку регіону.</p> <p>Зниження попиту на металургійну продукцію на світових ринках.</p> <p>Наслідки будівництва Росією моста через Керченську протоку.</p>

Обґрунтування перспективного (до 2022 року) вантажообігу порту базується на аналізі показників його роботи за минулі періоди, поточної складної економічної та політичної ситуації в регіоні, де знаходиться ДП «ММТП», вивченні основних показників перспективного розвитку

головних територіальних галузевих виробничих комплексів і зовнішньоекономічних зв'язків.

Обґрунтування початкових даних здійснювалося послідовним проведенням порівняльного аналізу нижчеперелічених показників у сучасних і перспективних умовах, а саме:

стану виробництва і споживання за основними видами вантажів в Україні та за її межами;

динаміки зміни обсягу внутрішніх водних і морських вантажопотоків, які формують вантажообіги портів щодо експорту, імпорту та каботажу;

стану та оцінки кон'юнктури транзитних вантажопотоків, які проходять через порти України в країни далекого та ближнього зарубіжжя;

наявності в портах спеціалізованих комплексів для переробки вантажів та їх можливості з прийому та обслуговування суден різних типів і тонажних груп;

конкурентоспроможності з освоєння вантажопотоків одного напрямку перевезень.

Для обґрунтування вантажообігу був проведений аналіз в умовах стабілізації і відновлення нормальної ситуації в регіоні, та в цілому в країні:

освоєних вантажообігів звітних періодів за групою портів в частині змін загальних обсягів і темпів зростання (падіння);

структури вантажообігу: експорт, імпорт, каботаж, транзит і визначення головних вантажопотоків, які сформувалися за останні роки;

вантажобігу за видами вантажів окремих портів, групи портів у регіоні і в цілому всіх морських портів України;

тенденцій структурних якісних зрушень і темпів змін номенклатурного складу вантажопотоків у розрізі років;

основних транспортно-економічних зв'язків нових видів вантажопотоків у перспективі.

Головним видом вантажу, який перевантажується в ДП «ММТП», є металургійна продукція підприємств Маріуполя та Донецького регіону. На обсяг перевезень металургійної продукції безпосередньо впливає стан ринку металургійної продукції. Але, незалежно від цього, металургійними підприємствами України будуть прийматися зусилля для закріплення своїх позицій на ринку металів. Незважаючи на всі прогнози, наші підприємства складають конкуренцію навіть китайській металургійній промисловості. Віддаленість китайських металургійних підприємств від узбережжя і великі залізничні тарифи негативним чином впливають на собівартість експорту китайської металопродукції. В існуючих умовах вони імпортують українські напівфабрикати і чавун. Разом з розвитком економіки Китаю інтенсивно розвиваються й інші великі країни Азії такі як Індія та Іран. В цих країнах в даний момент будується кілька металургійних заводів, що працюють за сучасною технологією, покликаною забезпечити незалежний розвиток власної економіки і вихід цих країн на зовнішній ринок з експортом металопродукції в

найближчі 5–8 років. Обсяги перевалювання металопродукції через ДП «ММТП» можна оцінювати на рівні 5,0–7,0 млн тонн на рік.

Вантажопотік глини в останні роки був стабільним, а ринок перевезень цього вантажу має стійкий попит. У цілому ринок експорту глини з України в перспективі становить близько 4,5–5,0 млн тонн. Великі родовища білої глини розташовані в Донецькій області. Запаси глини високої якості виснажуються і можуть бути вичерпані в найближчі 12–15 років. Але прогнозний вантажопотік глини через ДП «ММТП» може сягнути щорічного рівня 0,7–1,0 млн тонн.

Щорічно в світі збільшується кількість населення, і питання забезпечення харчовими продуктами проявляється все гостріше. З цього приводу у Світовій Організації Торгівлі (СОТ) розробляються нова програма і схема забезпечення продуктами харчування населення планети. Україну було прийнято до СОТ, насамперед, як країну постачальника продовольчих товарів. Тому питання експорту зернових і харчових вантажів буде пріоритетним на майбутнє. За результатами кон'юнктурно-маркетингового аналізу можна визначити, що потік експорту зернових і харчових вантажів є найперспективнішим у найближчі роки. У перспективі цей вантажопотік через ДП «ММТП» прогнозується на рівні 2,0 млн тонн на рік.

В перспективі прогнозується збільшення вагомості вантажопотоку соняшникової олії. Ринок експорту цього вантажу у 2014–2016 роках становив 3,9–4,5 млн тонн. У перспективі він зросте до 4,5 млн тонн, тому існує можливість до 2022 року залучити для переробки вантажопотік рослинної олії в обсязі 0,3–0,5 млн тонн. Слід зазначити, що при виробництві соняшникової олії супутнім продуктом є шрот, який може перевантажуватися в ДП «ММТП».

Завезення коксівного вугілля та коксу залізничним транспортом до металургійних комбінатів, які знаходяться у Маріуполі, має певні обмеження за пропускною спроможністю. Тому ДП «ММТП» є потенційним оператором, який буде перевантажувати імпортоване вугілля. Таким чином обсяги перевантаження вугільної продукції через ДП «ММТП» до 2022 року можуть досягнути 0,4–0,8 млн тонн.

Вантажопотік вантажів у контейнерах до ДП «ММТП» може повернутися лише за умов закінчення ООС. Контейнерні лінії зацікавлені у використанні ДП «ММТП», але нестабільні політичні обставини не дозволяють розраховувати на цей вантажопотік. Потужності ДП «ММТП» дозволяють перевантажувати до 50 тис. TEU на рік (табл. 2.9).

Для досягнення максимального синергетичного ефекту від інвестиційних заходів у портовій галузі необхідно не тільки залучення інвестицій, але й не менш важливо, щоб і сам інвестор був зацікавлений в залученні вантажопотоків.

Для завоювання першості, як універсальний порт в Азовському морі з сучасними технологіями, що спроможний ефективно працювати з будь-якими вантажами, та для задоволення потреб агропромислових міжнародних і

вітчизняних компаній створюється кластер з перевалки вантажів підприємств агропромислового комплексу, розташованих в територіальній близькості до Маріупольського порту.

Перевантажувальний кластер агропромислових вантажів – це сконцентрована на території порту група взаємодіючих компаній, що надають послуги з приймання, зберігання і відвантаження агропромислових вантажів на різні види транспорту, які володіють спеціалізованою інфраструктурою і розвиваються на принципах інтеграції та взаємодоповнення функцій один одного з ціллю посилення конкурентних переваг на ринку транспортних послуг.

Таблиця 2.8

Прогнозний перспективний вантажообіг ДП «ММТП»
на період до 2022 року

Вид вантажу	Перевалка, тис. т
1. Наливні (рослинна олія) вантажі	299
2. Суховантажні сипучі вантажі	2 684
Вугілля, кокс, руда	234
Будівельні вантажі (глина)	1 290
Зернові, харчові вантажі	1 160
3. Генеральні вантажі	5 180
Чорні метали	5 170
Інші	10
Всього:	8163

АПК-кластер буде включати наступні елементи:

зерновий термінал, здатний одночасно зберігати понад 130 тисяч тонн зерна і щорічно перевалювати 2 мільйони тонн вантажів;

орендований компанією ТОВ «СТТ» критий склад підлогового зберігання (15 червня 2016 року Регіональне відділення Фонду державного майна України по Донецькій області та ТОВ «СТТ», за погодженням з Міністерством інфраструктури України, уклали на 15 років договір оренди). ТОВ «СТТ» стала першим реальним інвестором в зоні АТО, який планує інвестувати 100 млн гривень з ПДВ у модернізацію та автоматизацію існуючого складу генеральних вантажів, перетворивши його на сучасний склад зернових. Проєкт передбачає збільшення норми одночасного зберігання харчових вантажів до 30 тисяч тонн, а також організацію прийому вантажів з усіх видів транспорту;

сучасний комплекс зі зберігання та перевалки олії, а також продуктів олієпереробки, який буде ТОВ «ЕВРО ОЙЛ ПРОДАКШН» на орендованій поруч з ДП «ММТП» території. Комплекс передбачає щорічну перевалку через причали Маріупольського морського торговельного порту близько 500 тисяч тонн олії.

2.4. Фінансова діяльність

Таблиця 2.9

Динаміка основних показників наявності та використання економічного потенціалу у 2017–2019 роках

№ з/п	Напрямок діяльності	Найменування показника	Одиниця виміру	Роки			Відхилення 2019 / 2017, % +, -
				2017 (звіт)	2018 (звіт)	2019 (звіт)	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Фінансова діяльність	1.1. Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	тис. гривень	1 059 063	958 971	945 574	(10.7)
		1.2. Фінансовий результат від операційної діяльності	тис. гривень	268 672	114 212	11 543	(95.7)
		1.3. Чистий фінансовий результат: прибуток (збиток)	тис. гривень	186 366	58 100	(35 385)	
		1.4. Рентабельність операційної діяльності	%	25.4	11.91	1.2	-
		1.5. Рентабельність діяльності	%	17.6	6.1	-	-
2	Маркетингова діяльність	2.1. Питома вага обсягу реалізованої продукції (робіт, послуг) підприємства на відповідному ринку	%	5	4	4	-
		2.2. Питома вага експортних вантажів у загальному обсязі вантажопереробки підприємства	%	82.2	82	79.1	-
3	Виробнича діяльність	3.1. Обсяг вантажопереробки	тис. тонн	5 882.4	5 303.6	5 770.9	(1.9)
		3.2. Виробничі потужності підприємства	тис. тонн	19 625	19 625	19 625	-
		3.3. Рівень використання виробничих потужностей	%	30	27	29.4	-
		3.4. Питома вага витрат на енергоресурси у складі операційних витрат	%	5.9	7.2	6.3	-
4	Інвестиційна та інноваційна діяльність	4.1. Капітальні інвестиції, усього, у тому числі за джерелами фінансування	млн гривень	167.7	125.5	173.9	3.7
		4.1.1. Власні кошти підприємства	млн гривень	167.7	125.5	173.9	3.7
		4.1.2. Інші джерела фінансування	млн гривень	-	-	-	-
5	Розвиток трудового потенціалу підприємства	5.1. Середня кількість працівників	осіб	3387	3 201	3001	(11.4)
		5.2. Середньомісячні витрати на оплату праці одного працівника	гривень	10 096	11 383	13 004	28.8
		5.3. Продуктивність праці	тонн/особу	1 740	1 657	1 923	10.5
			тис. грн/особу	312.7	299.6	315.1	0.8

Продовження таблиці 2.9

1	2	3	4	5	6	7	8
6	Стан та використання активів	6.1. Вартість активів, усього	тис. гривень	2 963 078	2 874 392	2 826 389	(4.6)
		6.2. Оборотні активи	тис. гривень	1 195 813	1 100 495	811 389	(32.1)
		6.3. Основні засоби (первісна вартість)	тис. гривень	5 096 982	5 145 194	5 527 862	8.5
		6.4. Ступінь зносу основних засобів	%	68.5	69,8	69,8	-
		6.5. Рентабельність активів	%	6.3	2.0	-	-

3. Стратегічні цілі

Стратегічним напрямом діяльності ДП «ММТП» є інтенсивний розвиток на власних територіях, зокрема будівництво нових виробничих потужностей, модернізація та реконструкція існуючих як за рахунок власних коштів, так і з можливістю залучення коштів інвесторів.

Стратегічний напрям розвитку ДП «ММТП» втілюється в чотирьох ключових стратегічних цілях:

- збільшення портових потужностей;
- соціальний розвиток;
- збільшення відрахувань у державний та місцевий бюджети;
- збільшення вантажопереробки.

Взаємозв'язок стратегічних цілей ДП «ММТП» та стратегічних цілей та пріоритетів розвитку галузі наведено у додатку 1.

4. Завдання та заходи

Стратегічна ціль 1 «Збільшення портових потужностей» реалізується наступними стратегічними завданнями та заходами:

реалізація нових інвестиційних проєктів: будівництво зернового терміналу на території ДП «ММТП» (спеціалізованого перевантажувального комплексу зернових вантажів на території Маріупольського порту на пр. Луніна, 99 у Приморському районі м. Маріуполя), будівництво зернового терміналу на території ДП «ММТП» (2 етап), будівництво комплексу олій, реконструкція тилових складських майданчиків причалів № 16, 17, будівництво критого складу, будівництво терміналу навалювальних вантажів;

підвищення кібербезпеки ДП «ММТП» (1 етап): інвентаризація наявності основних засобів для забезпечення заходів із кіберзахисту, придбання ліцензійного програмного забезпечення, розроблення плану заходів із забезпечення кібербезпеки на підприємстві;

залучення приватних інвестицій.

Реалізація стратегічної цілі 2 «Соціальний розвиток» передбачає виконання таких завдань:

оптимізація чисельності працівників підприємства;

підвищення матеріальної зацікавленості працівників: підвищення заробітної плати, підвищення соціальних гарантій працівників;

покращення умов праці та впливу виробничих процесів на здоров'я працівників: організація роботи з охорони праці, контроль за виконанням вимог нормативних документів з техніки безпеки, відповідне фінансування.

Стратегічна ціль 3 «Збільшення відрахувань у державний та місцевий бюджети» реалізується наступними стратегічними завданнями та заходами:

підвищення доходів від залучення додаткових вантажопотоків;

збільшення середньомісячних витрат на оплату праці одного працівника внаслідок планового підвищення заробітної плати при фінансовій можливості.

Досягнення стратегічної цілі 4 «Збільшення вантажопереробки» вимагає залучення нових вантажопотоків шляхом диверсифікації номенклатури вантажів та активного маркетингу (маркетингові заходи щодо пошуку вантажовласників, зокрема виставки, рекламні заходи підприємства).

Коротка характеристика найбільш значущих інфраструктурних проєктів, запланованих для реалізації наведена нижче.

4.1. Будівництво зернового терміналу на території ДП «ММТП»

Спеціалізований ПК в тилу причалів № 3-4 призначений для приймання зернових вантажів із залізничного і автомобільного транспорту, їх зберігання для накопичення судової партії і відвантаження на морський транспорт.

Пропоноване нове будівництво пов'язано зі зміною структури номенклатури вантажів і з необхідністю розширення і поліпшення ряду послуг, які можуть бути надані портом з метою підвищення його конкурентоспроможності та привабливості для перевізника.

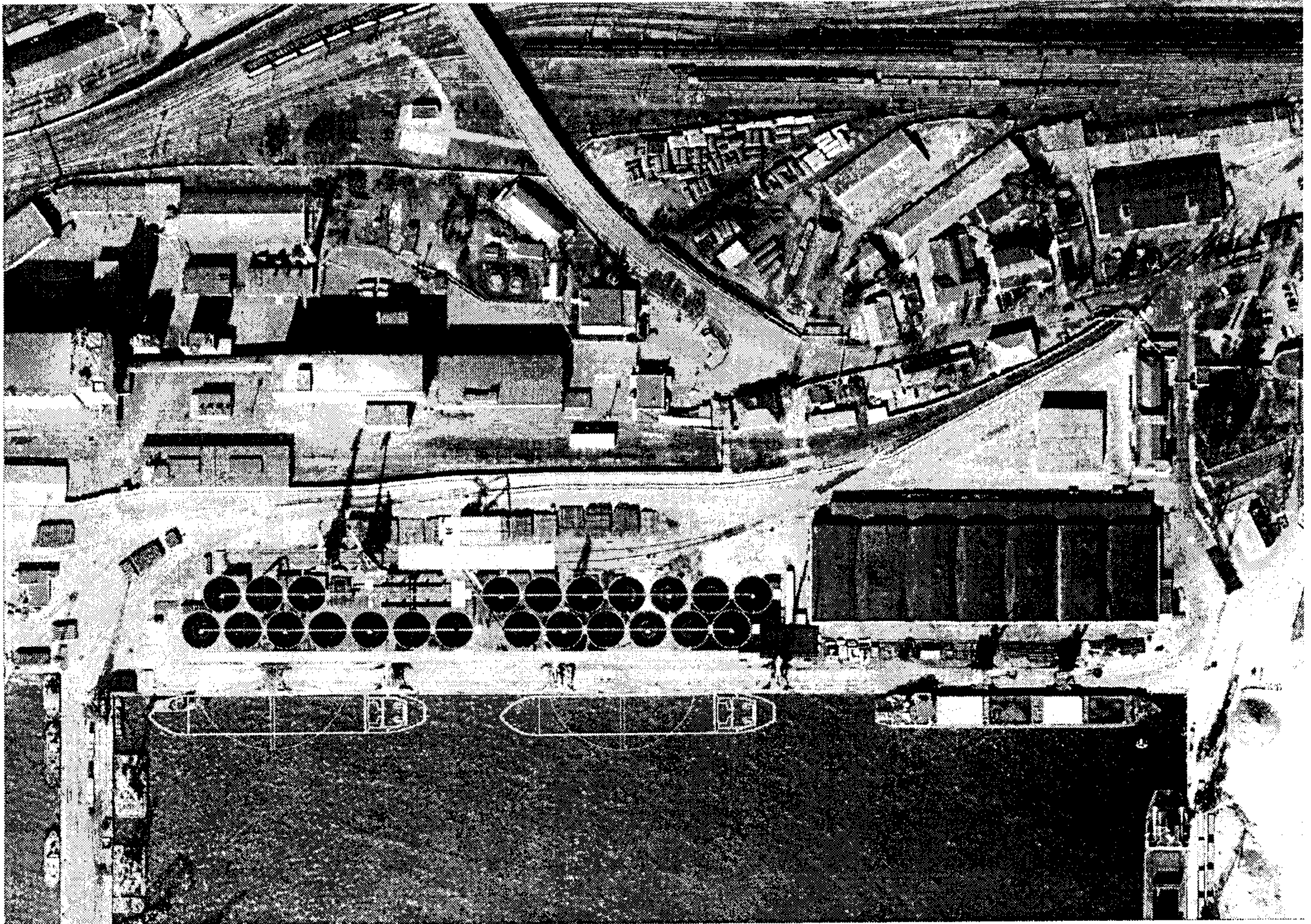


Рисунок 4.1. Схема розташування спеціалізованого ПК в тилу причалів №№ 3-4

Загальна пропускна спроможність спеціалізованого ПК зернових вантажів складатиме до 2,0 млн тонн (у тому числі на 1 етапі – 1 млн тонн на рік, на 2 етапі разом – 2,0 млн тонн на рік).

Період реалізації 1-го етапу: 2017-2022 роки (табл. 4.1). Прогнозна вартість проекту (1, 2 етапи + об'єкти пов'язані з будівництвом ПК зернових вантажів) складає – 930,2 млн грн без ПДВ (або 34,2 млн доларів США).

Розрахункові економічні показники: NPV – 291,8 млн грн (або 10,7 млн доларів США) за 10 років експлуатації об'єкта, термін окупності DPP – 7,9 років.

Фінансування 1-етапу проекту «Будівництво зернового терміналу на території ДП «ММТП» – власні кошти ДП «ММТП», тис. грн:

Таблиця 4.1

Розподіл капіталовкладень за проектом

(тис. грн)

1-й етап	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Всього без ПДВ	Всього з ПДВ
Будівництво зернового терміналу на території ДП «ММТП» (Спеціалізований перевантажувальний комплекс зернових вантажів на території Маріупольського порту на пр. Луніна, 99, м. Маріуполь)*	2260	30195	97 954	132240	216086	-	478735	574482**
ПВР до проекту	1921	-	-	-	-	-	-	-
Розвиток інфраструктури для проекту «Будівництво зернового терміналу на території ДП «ММТП» (Будівництво+ реконструкція)	-	16752	274	9000	11 655	2000	39681	47617
в. т. ч. трансформаторна підстанція	-	16752	-	-	-	-	16752	20102
Суднонавантажувач порталного типу NEUERO ShipLoader SL 1000 - 1 од.	76463	5 468	-	-	-	-	81931	81931

* Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.01.2018 №11 затверджено проект «Будівництво спеціалізованого перевантажувального комплексу зернових вантажів на території Маріупольського порту на пр. Луніна, буд. 99 у Приморському районі м. Маріуполь» (Коригування). Титул об'єкта будівництва затверджено Міністерством інфраструктури України.

** Згідно з договором із ТОВ Газотурбінні технології № 27-7/19/400 від 12.08.2019 виконано роботи з коригування проектно-кошторисної документації стадії «Проект» за об'єктом «Будівництво спеціалізованого перевантажувального комплексу зернових вантажів». Виконання цієї роботи обумовлене необхідністю внесення змін до проектно-кошторисної документації на будівництво зернового комплексу, пов'язаних з необхідністю обліку великої кількості додаткових робіт, поліпшення деяких проектних рішень, робіт з уніфікації деяких конструктивних елементів, а також врахування діючих цін на окремі елементи обладнання. Експертний звіт щодо розгляду проектно-кошторисної документації затверджений 15.11.2019 р. загальна вартість будівництва комплексу згідно з проектно-кошторисною документацією становить 574 481 892 грн з ПДВ. Наразі триває погодження пакету документів в Міністерстві інфраструктури України.

Склад СПК зернових вантажів 1-й етап:

адміністративно-побутовий комплекс зі спеціалізованою лабораторією;

автоматичний пробовідбірник зерна із навісом;
 станція розвантаження автомобілів-зерновозів на два проїзди з автовагами та робочою зерноочисною вежею;
 залізничні ваги;
 станція розвантаження вагонів-зерновозів на два потоки;
 блок оперативних силосів (4 шт.) ємністю 2 тис. тонн;
 силоси для зберігання зерна (10 шт.) загальною ємністю 57 тис. тонн;
 суднонавантажувальна машина NEUERO ShipLoader SL 1000 потужністю 1000 т/г;
 операторська зі щитовою;
 вагова вежа;
 транспортні галереї, норійні та опорні вежі;
 причальна (прикордонна) конвеєрна галерея;
 трансформаторна підстанція (ТП-2).

Другим етапом будівництва СПК зернових вантажів передбачається:
 установка приймального технологічного обладнання другого потоку станції розвантаження залізничних вагонів;
 блок оперативних силосів (4 шт.) ємністю 2 тис. тонн;
 силоси для зберігання зерна (13 шт.) загальною ємністю 74,1 тис. тонн;
 зерносушарка;
 причальна (прикордонна) конвеєрна галерея;
 суднонавантажувальна машина(табл. 4.2, рис. 4.2).

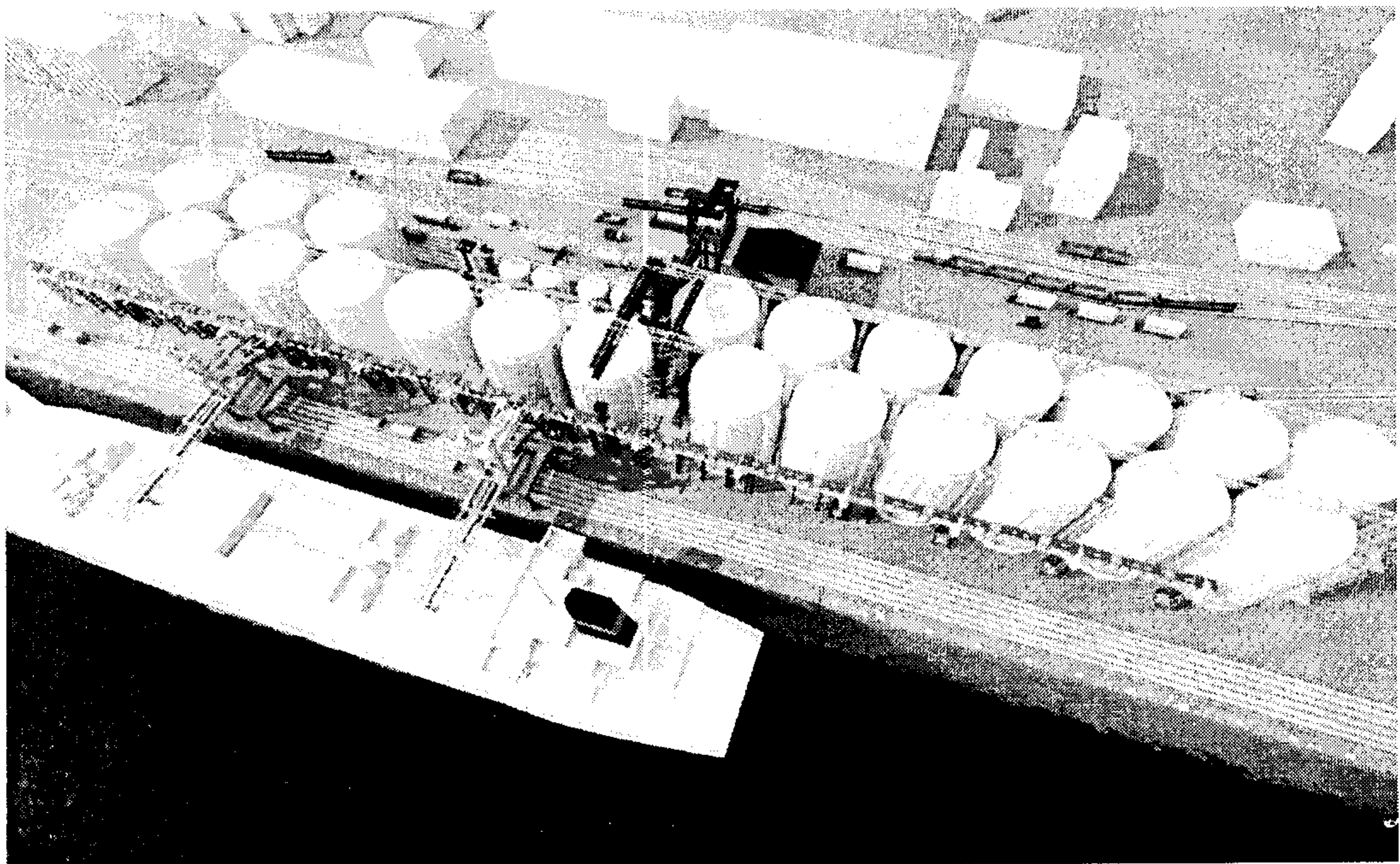


Рисунок 4.2. Схема розташування зернового терміналу на території ДП «ММТП»

Таблиця 4.2

Орієнтовне фінансування 2-етапу проєкту «Будівництво зернового терміналу на території ДП «ММТП» – кошти інвестора

(млн грн без ПДВ)

2-й етап	Сума
Комплектне обладнання, будівельно-монтажні роботи, інженерні споруди	242,3*
Зерноавантажувальна машина	87,5

*Наразі триває пошук інвестора, а строки та суми для фінансування 2-го етапу будівництва будуть переглянуті з урахуванням пропозицій майбутніх інвесторів

4.2. Будівництво комплексу олій

Спеціалізований ПК призначений для прийому рослинної олії із залізничного та автомобільного транспорту, його короткочасного зберігання для накопичення суднової партії та відвантаження на морський транспорт.

Пропускна здатність ПК рослинних олій складе до 500 тис. тонн через берегову базу, що належить сторонній організації (рис. 4.3).

Фінансування проєкту передбачається за рахунок інвестора. Орієнтовна вартість – 200 млн грн з ПДВ. Період реалізації: 2017-2019 роки.

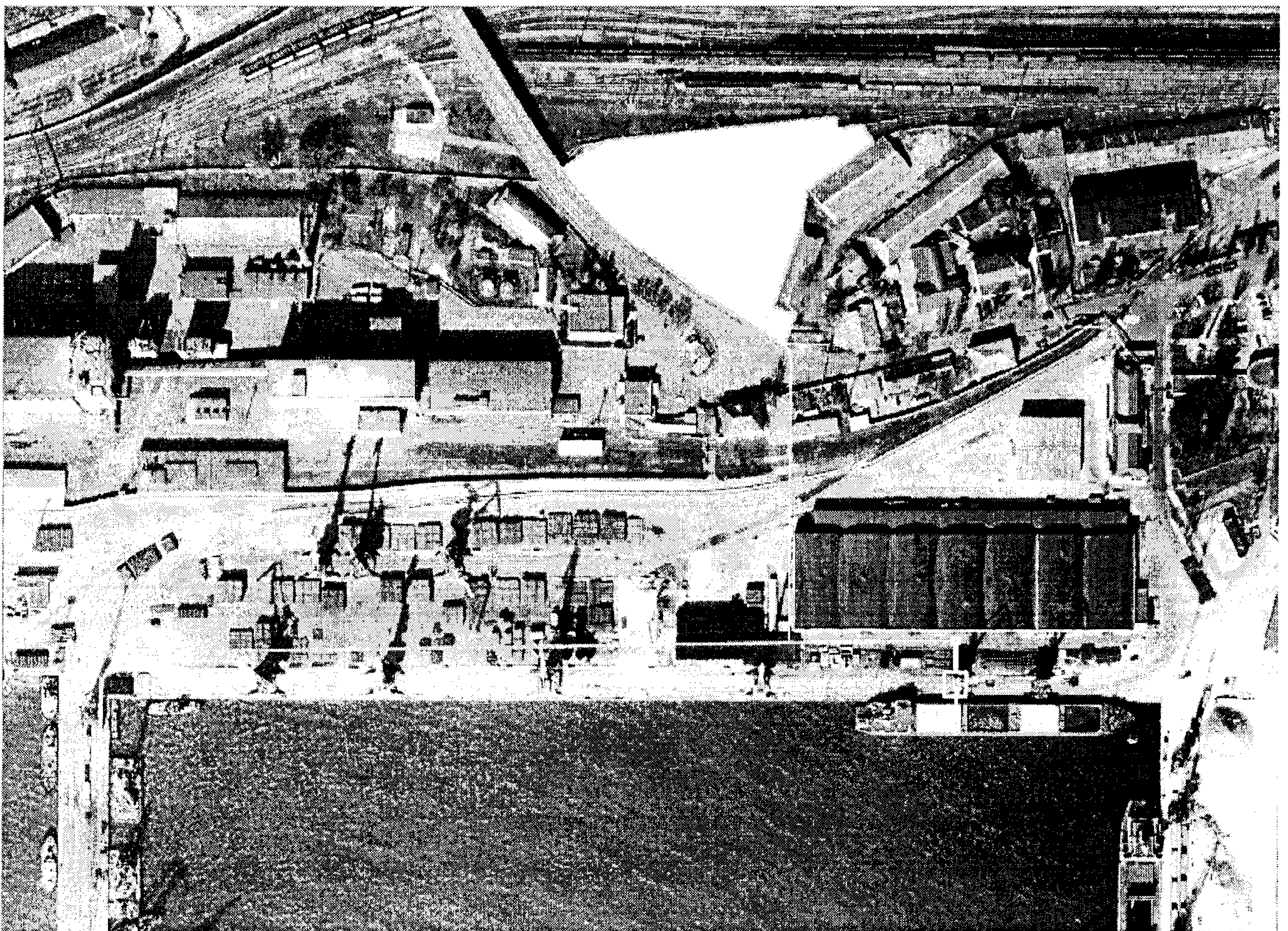


Рисунок 4.3. Схема розташування комплексу олій

Для реалізації завдання по будівництву комплексу олій передбачаються наступні заходи:

оснащення причалу № 2 спеціалізованим обладнанням для перевантаження рослинної олії;

будівництво берегової бази для прийому, накопичення та зберігання рослинної олії.

До складу спеціалізованого ПК рослинних олій входять такі основні об'єкти:

резервуарний парк берегової бази загальною місткістю 15,0 тис. м³;

залізнична зливна естакада;

пункт зливу-наливу автоцистерн;

продуктові насосні станції;

позамайданчикові й внутрішньомайданчикові технологічні трубопроводи;

технологічний трубопровід на причалі;

колодязі на причалах для розміщення запірно-вимірювальної арматури вузла підключення трубопроводу до шлангувального обладнання;

пересувні пристрої для шлангування танкера з технологічним трубопроводом на причалах;

лабораторія якості вантажу;

центральний і місцеві пункти управління ПК.

4.3. Будівництво контейнерного терміналу в тилу причалів №№ 16-17

Спеціалізований ПК призначений для приймання генеральних вантажів та контейнерів із залізничного і автомобільного транспорту, їх зберігання для накопичення судової партії та відвантаження на морський транспорт. Запропонований проєкт дозволить:

- збільшити інтенсивність вивантаження залізничних вагонів за допомогою нових козлових кранів у магнітному режимі;

- посилити виконання умов охорони праці та безпеки виконання робіт шляхом мінімізації знаходження працівників при виконанні вантажно-розвантажувальних робіт в складській зоні;

- скоротити використання автонавантажувачів;

- максимально збільшити використання складських площ (збільшення за рахунок висоти штабеля);

- оптимізувати собівартість перевантаження.

- переорієнтувати генеральні вантажі з причалу № 4, який планується використовувати під СПК зернових вантажів.

До складу ПК генеральних і контейнерних вантажів будуть входити:

- складські території у тилу причалів №№ 16-17;

- технологічні лінії з козовими кранами для розвантаження-навантаження вагонів, автомобілів.

Прогнозна вартість робіт та придбання перевантажувальної техніки для реалізації проєкту, що будуть виконані у 2021–2025 роках, складає 200,0 млн грн.

Фінансування проєкту передбачається за рахунок ДП «ММТП».

Розрахункові економічні показники: передбачуваний обсяг перевантаження генеральних вантажів на даному етапі – 650 тис. тонн на рік, NPV – 51,7 млн грн (або 1,7 млн доларів США) за 10 років експлуатації об'єкта, термін окупності DPP – 6,2 років.

Період реалізації другої черги будівництва: 2021–2025 роки (рис. 4.4).

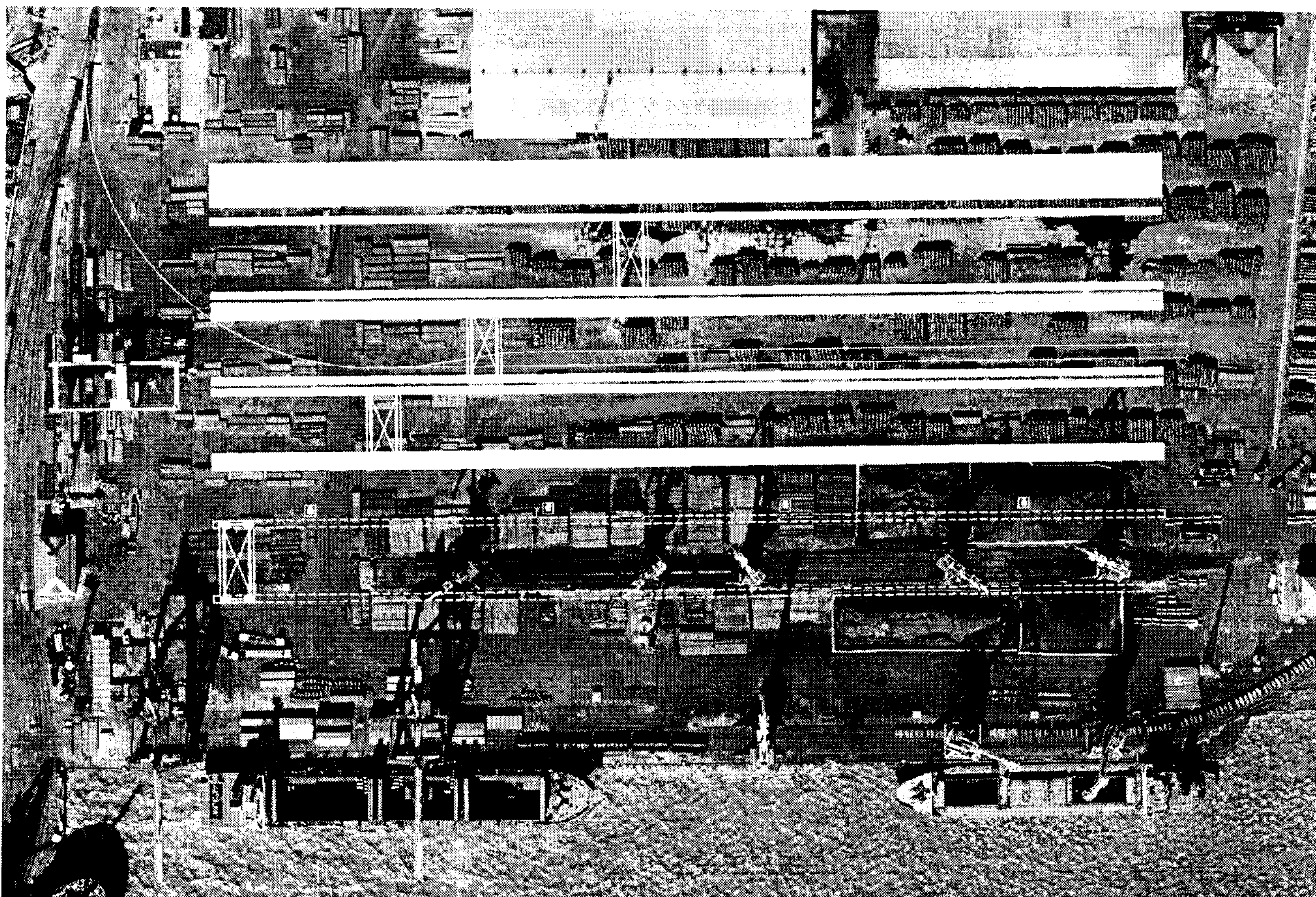


Рисунок 4.4. Схема розташування контейнерного терміналу в тилу причалів №№ 16-17

Для реалізації даного проєкту передбачено наступні заходи на 3-му вантажному районі:

- будівництво ділянки залізничного шляху;
- реконструкція покриття складських територій причалів №№ 16-17;
- придбання козлових кранів RTG – 2 од.;
- зливово-каналізація і пристрій зливових лотків;
- перенос прожекторних щогл;
- укладка кабельних ліній;
- модернізація/дообладнання трансформаторної підстанції ТП-13.

4.4. Оновлення перевантажувальної та спецтехніки, дообладнання підрозділів

Стратегічним планом передбачається списання морально і фізично застарілих перевантажувальних машин (вантажопідйомні крани, автотранспорту тощо) і обладнання (грейфера, електромагніти, балки) з поступовим придбанням нових сучасних зразків техніки (планується два порталні крани вантажопідйомністю 36–50 тонн; колісна техніка і вантажозахватне обладнання виходячи з номенклатури вантажів).

Також планується заміна економічно неефективного застарілого допоміжного буксира на сучасне маневрове судно. Це дозволить якісно і безпечно виконувати маневрові та швартові операції в акваторії порту в будь-який час року.

4.5. Модернізація перевантажувальної та іншої техніки

Модернізація елементів і систем перевантажувальної техніки, яка знаходиться в експлуатації спрямована на поліпшення умов праці, забезпечення норм безпечного ведення робіт, економію енергоресурсів і продовження терміну експлуатації обладнання.

Основними напрямками модернізації обрано:

модернізацію органів і систем управління перевантажувальних машин; дообладнання техніки додатковими системами та пристроями, що дозволяють виключити або мінімізувати людський чинник при управлінні технікою;

зміна технічних характеристик перевантажувальної техніки для забезпечення необхідної технології робіт (де це технічно можливо).

Крім вищезазначеного, передбачається модернізація залізничної й автомобільної спецтехніки.

4.6. Реконструкція (модернізація) систем енергопостачання, впровадження енергоефективних технологій

Реконструкція (модернізація) передбачає впровадження технічних рішень для підвищення ефективності використання паливно-енергетичних ресурсів, здійснення енергозберігаючих заходів, підвищення надійності електропостачання, зокрема: модернізацію системи тепlopостачання (дозволить знизити споживання природнього газу); модернізацію системи освітлення (встановлення світлодіодних і натрієвих світильників дозволить зменшити обсяги споживання електроенергії); модернізацію розподільчих пристроїв.

4.7. Реконструкція будівель порту побутового та виробничого призначення

Реконструкція будівель і споруд, пов'язана з приведенням до сучасних норм та вимог, необхідністю розвивати додаткові напрямки діяльності, освоєнням додаткових (альтернативних) вантажопотоків, забезпеченням комфортних умов праці.

4.8. Будівництво терміналу навалювальних вантажів

Термінал навалювальних вантажів розташовується на причалах №№ 11–13 та передбачає створення на причалах №№ 11–13 технологічного перевантажувального комплексу універсального призначення зі змішаною схемою механізації (крановий варіант доповнюється вагоноперекидачем та стакерною лінією зі стакером), для навалювальних вантажів відкритого зберігання, зорієнтованого на можливість перевантаження експортних й імпортованих навалювальних вантажів необхідної номенклатури.

Термінал є сукупністю функціональних елементів, призначених для виконання наступних технологічних функцій:

приймання рухомого складу морського та суміжних видів транспорту, що перевозить оброблені на терміналі вантажі;

навантаження-розвантаження вантажів, які перевозяться на рухомому складі морського та суміжних видів транспорту;

зберігання та підготовка вантажів до наступного відправлення;

комплексне обслуговування суден.

До складу функціональних елементів універсального терміналу входять:

- морський вантажний фронт;
- залізничний вантажний фронт;
- склади;
- тиловий вантажний фронт;
- адміністративні та службові приміщення;
- мережі інженерно-технічного обслуговування.

Будівництво планується здійснити у дві черги: I черга – будівництво нової стакерної лінії на тиловому вантажному фронті (рис. 4.5); II черга – реконструкція вагоноперекидача та будівництво конвеєрних ліній, демонтаж існуючого вагонорозморожувача, демонтаж залізничного шляху вагонорозморожувача та підсобних будівель, будівництво нового інфрачервоного розморожувача вагонів, будівництво системи захисту від пилу (рис. 4.6).

Прогнозна вартість робіт та придбання перевантажувальної техніки для реалізації проєкту, що будуть виконані у 2022–2025 роках складає – 350,0* млн грн:

I черга – 150 млн грн;

II черга – 200 млн грн.

Передбачуваний обсяг перевантаження вантажів на даному етапі – 7 304 тис. тонн на рік, місткість складів 297 тис. тонн.

Фінансування проєкту передбачається здійснити за рахунок власних коштів ДП «ММТІ». При цьому, остаточна послідовність робіт за чергами та обсяг їх фінансування визначатимуться після розробки стадії ТЕО проєкта, підготовка до якої вже розпочата.

Період реалізації: 2022–2025 роки.



Рисунок 4.5. Схема розташування об'єктів I-ої черги будівництва терміналу навалювальних вантажів



Рисунок 4.6. Схема розташування об'єктів II-ої черги будівництва терміналу навалювальних вантажів

Інвестиційні проєкти та сукупний обсяг капіталовкладень у розвиток порту наведено нижче (табл. 4.3). Заходи щодо виконання завдань Стратегічного плану розвитку ДП «ММТП» у 2018–2022 роках наведено у табл. 4.4. Стратегічні цілі, завдання та показники результатів їх виконання ДП «ММТП» на 2017–2022 роки наведено у табл. 4.5.

Розподіл інвестицій за заходами та роками*

(тис. грн без ПДВ)

№ з/п	Найменування об'єкта	Кількість, од.	Роки				
			2018	2019	2020	2021	2022
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Капітальне будівництво	X	48 278	100 165	143 680	235 146	80 000
1.1	Будівництво зернового терміналу на території ДП «ММТП» (Спеціалізований перевантажувальний комплекс зернових вантажів на території Маріупольського порту на пр. Луніна, 99 у Приморському районі м. Маріуполя)	X	30 195	97 954	132 240	216 086	-
1.2	Розвиток інфраструктури для проєкту «Будівництво зернового терміналу на території ДП «ММТП»	X	16 752	-	-	-	-
1.3	Інші проєкти капітального будівництва	X	1 280	566	2 000	-	20 000
	Будівництво стоянки автотранспорту бази відпочинку "Портовик", с. Мелекине	X	-	-	-	-	-
	Інше	X	1 280	566	2 000	-	-
1.4	Будівництво критого складу	X	-	-	4 940	15 060	-
1.5	Розвиток 2-го району: Будівництво терміналу навалювальних вантажів	X	-	-	-	-	50 000
	I черга	X	-	-	-	-	50 000
	II черга	X	-	-	-	-	-
1.6	Проектно-вишукувальні роботи	X	51	1 645	4 500	4 000	10 000
2	Придбання (виготовлення) основних засобів	X	19 575	14 551	39 000	56 700	87 700
2.1	Перевантажувальна техніка	X	5 468	-	-	30 000	55 000
	Крани RTG - 2 од. для проєкту «Реконструкція тилових складських майданчиків причалів №16, 17	2	-	-	-	-	55 000
	Суднонавантажувач портального типу	2	5 468	-	-	-	-
	Крани мостові для проєкту «Будівництво критого складу»	2	-	-	-	30 000	-

Продовження таблиці 4.3

1	2	3	4	5	6	7	8
2.2	Колісна й спецтехніка	X	5 960	2 768	22 500	8 500	12 000
	Портові гягачі	4	-	-	-	-	10 000
	Автоавантажувачі	9	4 189	1	19 500	6 500	-
	- автонавантажувачі вилкові	5	-	-	12 000	-	-
	- автонавантажувачі ковшові	4	4 189	1	7 500	-	-
	Автомобільна техніка	7	1 771	2 767	2 000	2 000	2 000
	Інша техніка	X	-	-	1 000	-	-
2.3	Судна флоту портового (буксир) - 1 од.	X	-	-	-	-	-
2.4	Вантажно-захватне обладнання	X	-	-	-	-	-
	Грейфера	X	-	397	2 000	2 000	2 000
	Електромагніти	X	-	-	1 000	500	500
	Технологічні захватні органи (траверси, спредери)	X	-	-	-	-	-
2.5	Інше устаткування	X	-	397	1 000	1 500	1 500
	Обладнання служби ІТ та зв'язку	X	8 147	11 385	14 500	16 200	18 000
	Обладнання СМБ	X	2 220	1 650	3 100	3 000	3 200
	Обладнання об'єктів соціальної сфери	X	1 465	-	700	850	800
	Обладнання інших підрозділів	X	921	505	1 500	1 200	1 100
3	Придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів	X	3 541	9 230	9 200	11 500	12 900
4	Придбання нематеріальних активів	X	4 561	-	-	-	-
5	Модернізація, модифікація (добудова, дообладнання, реконструкція) основних засобів	X	-	14 217	2 000	2 000	2 000
5.1	Реконструкція тилових складських майданчиків причалів №16, 17	X	46 004	37 218	58 800	43 909	97 250
5.2	Розвиток інфраструктури для проєкту «Будівництво зернового терміналу на території ДП «ММТП»	X	880	-	-	7 250	57 500
5.3	Модернізація перевантажувальної та іншої техніки	X	-	275	9 000	11 655	2 000
			13 630	9 084	21 400	6 800	16 700

Продовження таблиці 4.3

1	2	3	4	5	6	7	8
	Модернізація порталних кранів	X	13 280	9 084	18 400	6 800	16 700
	Модернізація плавкранів	X	350	-	-	-	-
	Модернізація колісної та спецтехніки	X	-	-	-	-	-
	Інші роботи з модернізації техніки	X	-	-	3 000	-	-
5.4	Заходи служби морської безпеки: розширення відеоспостереження, охоронної сигналізації, СКУД, система контролю експлуатації транспортних засобів	X	2 936	1 635	5 000	3 000	5 000
5.5	Заходи щодо модернізації енергетичного господарства	X	13 741	3 353	8 900	3 804	3 700
	Модернізація обладнання КВПтаА котельні порту, етап 3,4,5	X	12 924	586	-	1 500	1 850
	Технічне переоснащення системи гарячого водопостачання	X	-	-	2 700	-	-
	Впровадження альтернативних джерел енергії	X	-	241	2 300	-	-
	Сонячні колектори на будинку автогосподарства	X	-	-	-	-	-
	Система теплопостачання автогосподарства	X	738	1 188	1 200	-	-
	Модернізація магістральних трубопроводів	X	-	-	-	1 500	1 500
	Інші заходи з модернізації / реконструкції енергетичного господарства	X	80	1 338	2 700	804	350
5.6	Реконструкція будівель порту побутового та виробничого призначення	X	14 816	22 441	11 500	9 900	11 150
	Роботи з реконструкції об'єкту «Реконструкція будівлі ІОЦ з будівництвом прибудови, м. Маріуполь, пр. Луніна, 99»	X	12 630	313	-	-	-
	Реконструкція будівлі морвокзалу - 2-а черга	X	150	17 791	-	-	-
	Б/в Портовик	X	197	-	-	-	-
	Будівлі та споруди автогосподарства	X	999	2 654	-	-	-
	Будівля водоочищення	X	1	699	-	1 000	-
	Реконструкція підірної стінки	X	-	-	-	-	-
	Об'єкти соціальної сфери порту	X	-	528	4 000	2 000	1 000
	Пожежна сигналізація на об'єктах	X	155	85	400	350	350
	Реконструкція кровлі гаражу БВМ	X	-	-	1 500	-	-
	Реконструкція автозаправки автогосподарства	X	-	-	-	-	3 000
	Реконструкція кровлі складу СМТП	X	-	-	2 500	-	-

Продовження таблиці 4.3

1	2	3	4	5	6	7	8
	Інші будівлі та споруди	X	684	371	3 100	6 500	6 800
5.7	Інші заходи з модернізації / реконструкції	X	-	430	1 000	-	-
5.8	Проктно-вишукувальні роботи	X	-	-	2 000	1 500	1 200
6	Ремонти	X	7 079	7 750	51 286	52 000	54 000
	Усього	X	125 497	173 901	294 766	389 755	320 250

* - суми інвестицій та строки являються орієнтовними та будуть уточнюватися кожний рік при складанні фінансового плану в залежності від курсу валют, технічних умов, макропоказників, ринкової ситуації та наявності інвестиційного ресурсу.

Таблиця 4.4

Заходи щодо виконання завдань Стратегічного плану розвитку ДП «ММТП» у 2018 – 2022 роках

№ п.п.	Захід	Строк виконання	Відповідальний виконавець	Форма завершення заходу
1	2	3	4	5
1	Збільшення портових потужностей			
1.1	Реалізація нових інвестиційних проєктів			
	Будівництво зернового терміналу на території ДП «ММТП» (Спеціалізований перевантажувальний комплекс зернових вантажів на території Маріупольського порту на пр.Луніна, 99 у Приморському районі м. Маріуполя)	2022	Заступник директора з експлуатації, головний інженер	Акт введення в експлуатацію
	Будівництво зернового терміналу на території ДП «ММТП» (2 етап)	2022	Інвестор	Затверджена інвестиційна пропозиція
	Будівництво комплексу олій	2022	Інвестор	Затверджена інвестиційна пропозиція
	Реконструкція тилових складських майданчиків причалів №№ 16, 17	2025	Головний інженер	Акт введення в експлуатацію
	Будівництво критого складу	2020–2022	Головний інженер	Акт введення в експлуатацію
	Будівництво терміналу навалювальних вантажів	2022–2025	Головний інженер	Акт введення в експлуатацію

Продовження таблиці 4.4

1	2	3	4	5
1.2	Підвищення кібербезпеки ДП «ММТІІ» (1 етап)			
	Інвентаризація наявності основних засобів для забезпечення заходів із кіберзахисту	2019	Заступник директора з експлуатації, головний інженер	Інвентаризаційний опис основних засобів
	І придбання ліцензійного програмного забезпечення	2019–2022		Акт введення в експлуатацію
	Розроблення плану заходів із забезпечення кібербезпеки безпеки на підприємстві	2020–2022		Затверджений план заходів
1.3	Залучення приватних інвестицій			
2	Соціальний розвиток			
2.1	Оптимізація чисельності працівників підприємства			
	Оптимізація чисельності працівників підприємства	2018–2022	Директор, служба управління персоналом	Наказ по підприємству
2.2	Підвищення матеріальної зацікавленості працівників			
	Підвищення заробітної плати	2018–2022	Директор, заступник директора з економіки та фінансів	Фінансовий план підприємства
	Підвищення соціальних гарантій працівників	2018–2022		Зміни до колективного договору
2.3	Покращення умов праці та впливу виробничих процесів на здоров'я працівників			
	Організація роботи з охорони праці, контроль за виконанням вимог нормативних документів з техніки безпеки, відповідне фінансування	2018–2022	Директор, заступник директора з охорони праці та екології	Звіт з охорони праці
3	Збільшення відрахувань у державний та місцевий бюджети			
3.1	Підвищення доходів			
	Залучення додаткових вантажопотоків	2018–2022	Директор, заступник директора з експлуатації	Укладені нові договори
3.2	Збільшення середньомісячних витрат на оплату праці одного працівника			
	Планове підвищення заробітної плати при фінансовій можливості	2018–2022	Директор, заступник директора з економіки та фінансів	Фінансовий план підприємства
4	Збільшення вантажопереробки			
4.1	Залучення нових вантажопотоків			

Продовження таблиці 4.4

1	2	3	4	5
	Диверсифікація номенклатури вантажів	2018–2022	Директор, заступник директора з експлуатації	Укладені нові договори
4.2	Маркетингові заходи			
	Виставки, рекламні заходи підприємства	2018–2022	Директор, заступник директора з експлуатації	Звіти про участь
	Пошук вантажовласників	2018–2022		Укладені нові договори

Таблиця 4.5

Стратегічні цілі, завдання та показники результатів їх виконання ДП «ММТП» на 2017–2022 роки

№ п.п.	Найменування стратегічного напрямку, цілей та завдань / ключовий показник результату	Одиниця виміру	Джерело інформації	Базовий період			Плановий період (прогноз)			Відхилення за період, %
				2018 р. (звіт)	2019 р. (звіт)	2020 р.	2021 р.	2022 р.		
1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	
1	Задоволення потреб економіки держави, зовнішньої торгівлі та населення									
1.1	Збільшення порткових потужностей									
1.1.1	Реалізація нових інвестиційних проєктів									
1.1.2	Підвищення кібербезпеки ДП «ММТП» (1 етап)									
1.1.3.	Залучення приватних інвестицій									
1.1.1)	Пропускна спроможність порту	тис. тонн	Технічна документація, прогнозні показники	19 625	19 625	19 625	19 625	19 625	-	
1.1.2)	Вартість придбання ліцензійного програмного забезпечення	X	Фінансовий план,	-	14 217	2000	2000	2000	-	

Продовження таблиці 4.5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.1.3)	Розмір інвестицій	млн грн.	прогнознi показники	125.5	173,9	294,8	389,7	320,2	155,1
1.2	Соціальний розвиток								
1.2.1	Оптимізація чисельності								
1.2.2	Покращення умов праці та мінімізація впливу виробничих процесів на здоров'я працівників								
1.2.3	Підвищення матеріальної зацікавленості								
1.2.1)	Середня кількість працівників	осіб	прогнознi показники	3201	3001	3200	3100	3100	(3,2)
1.2.2)	Втрати робочого часу з причин тимчасової непрацездатності	люд.*год	Фінансова і статистична звітність	176 261	171 219	169 524	167 845	166 183	(5,7)
1.2.3)	Витрати на матеріальне стимулювання працівників за Колективним договором	тис. грн	звітність	14 822	31 721	22 913	24 874	27 361	84
2	Підвищення статусу підприємства у Донецькій області								
2.1	Збільшення відрахувань у державний та місцевий бюджети								
2.1.1	Підвищення доходів								
2.1.2	Збільшення доходів працівників								
2.1.1)	Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	тис. грн.	Фінансова і статистична звітність, прогнознi показники	958 971	945 574	1281832	1335053	1509484	57,4
2.1.2)	Середньомісячні витрати на оплату праці одного працівника	грн.		11 383,4	13 004,1	13 817,1	15 534,7	17 088,2	50,1
2.2	Збільшення вантажопереробки								
2.2.1	Залучення нових вантажопотоків								
2.2.2	Маркетингові заходи (участь у виставках/конференціях)								
2.2.1)	Вантажопереробка	тис. тонн	Фінансова звітність, прогнознi показники	5 303,6	5 770,9	7 000,0	7 100,0	8 163,0	53,9
2.2.2)	Участь у виставках/конференціях	заходів		6	7	7	7	7	16,7

5. Результати

Реалізація стратегічного плану ДП «ММТП» дозволить суттєво покращити характеристики портової інфраструктури та обладнання, детальна порівняльна характеристика якого наведена в табл. 5.1. Строки та проектні рішення можуть корегуватися залежно від дії ринкових чинників та новітніх досягнень науки і техніки.

Таблиця 5.1

Характеристика об'єктів окремих елементів портової інфраструктури та обладнання до та після реалізації Стратегічного плану

Вид вантажу	Поточні характеристики	Характеристики після реалізації концепції розвитку
Зерно	Перевантаження здійснюється за застарілою технологічною схемою. Низька продуктивність. Пропускна здатність – до 760 тис.т/рік. Відсутні резервуари для зберігання вантажів.	Сучасна технологія перевантаження. Нові технологічні потужності. Пропускна здатність – 2,0 млн т/рік. Є резервуари для зберігання вантажу.
Рослинна олія	Низька продуктивність. Пропускна здатність – 110 тис.т/рік. Відсутні резервуари для зберігання вантажу.	Нові технологічні потужності, оптимізація організації робіт. Пропускна здатність – 500 тис.т/рік. Є резервуари для зберігання вантажу.
Генеральні вантажі / Контейнери	Великий знос покриття складських площ.	Оптимізація технологічного процесу перевантаження. Нові технологічні потужності. Нове покриття складських площ. Пропускна здатність – 50 тис. TEU/рік.
Метал	Розосереджені райони для перевантаження.	Оптимізація технологічного процесу перевантаження, зниження собівартості перевалки. Нові сучасні технологічні потужності. Посилення виконання умов охорони праці та безпеки виконання робіт.

Диверсифікація діяльності ДП «ММТП» дозволяє досягнути максимальної синергії щодо різних секторів економіки.

Аграрно-промисловий сектор: територіальна наближеність ДП «ММТП» до баз виробництва, зберігання та переробки агрокультур, у тому числі міжнародних компаній Noble Group Limited та ТОВ «АТ КАРГІЛЛ», а також

вітчизняних – ТОВ «СТТ», ТОВ «АП ГРУП» сприяє залученню нових вантажопотоків.

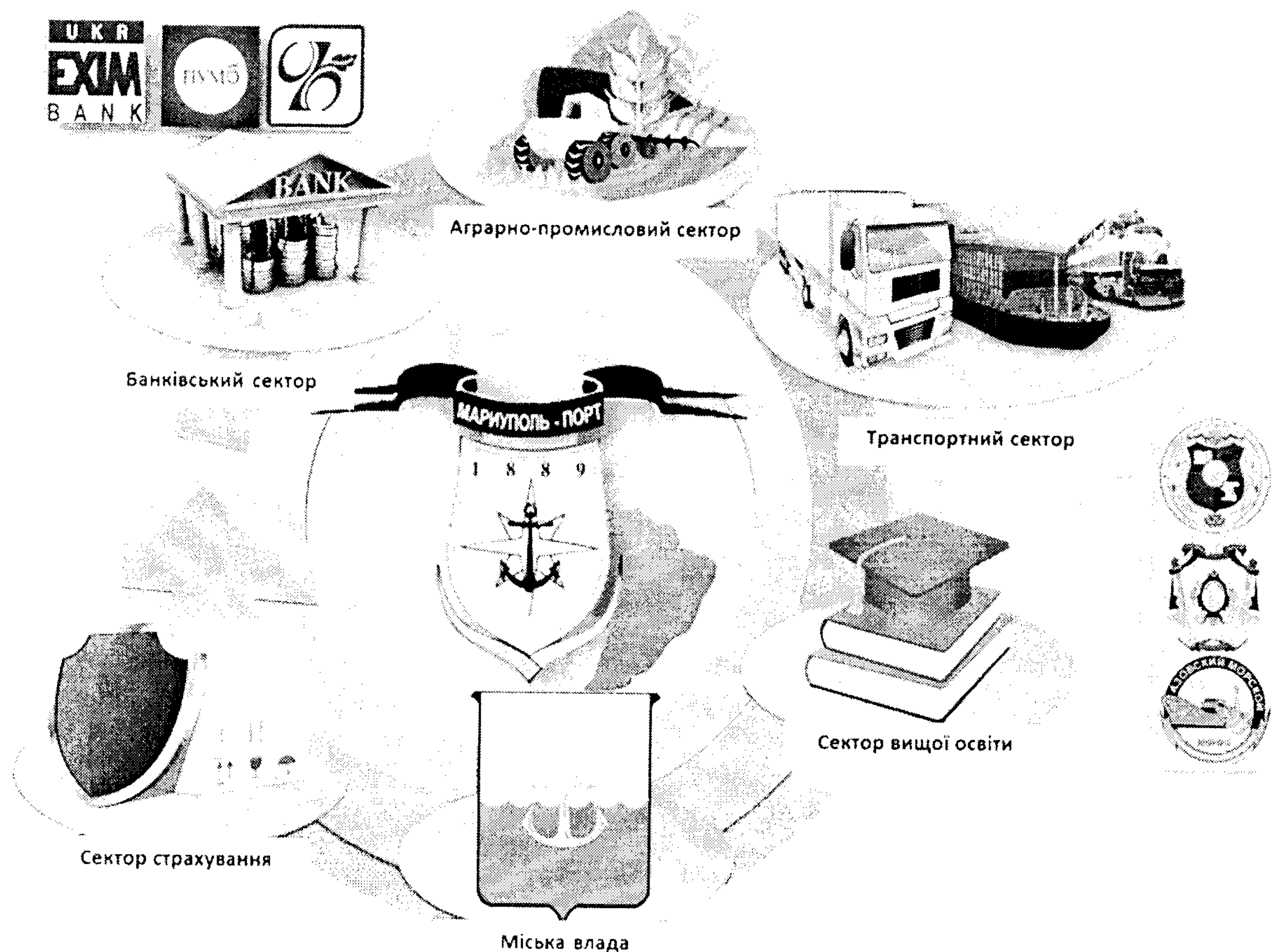


Рисунок 5.1. Соціально-економічний вплив проєкту

Транспортний сектор: реалізація стратегічного плану позитивно вплине на автомобільну та залізничну логістику шляхом логістичної оптимізації шляхів транспортування зернових вантажів та олії із задіянням залізничних та автомобільних операторів і логістичних компаній.

Для ДП «ММТП» перспектива вводу в експлуатацію сучасного зернового терміналу та комплексу рослинної олії дозволить:

створити нові потужності для переробки зернових вантажів та олії й забезпечити ефективний розвиток об'єктів портової інфраструктури;

здійснювати інноваційну діяльність шляхом застосування новітніх технологій, здійснення заходів з ресурсозбереження, зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище;

забезпечити ріст надходження коштів до державного бюджету від надання послуг ДП «ММТП»;

зберегти робочі місця;

забезпечити безперервний процес професійного навчання спеціалістів портової галузі (табл. 5.2).

Таблиця 5.2

Динаміка основних показників наявності та використання економічного потенціалу ДП «ММТГП»
на 2017–2022 роки

№ з/п	Напрямок діяльності	Найменування показника	Одиниця виміру	Базовий період		Плановий період (прогноз)			Відхилення за період, %
				2018 (звіт)	2019 (звіт)	2020	2021	2022	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Фінансова діяльність	1.1. Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	тис. гривень	958 971	945 574	1 281 832	1 335 053	1 509 484	57,4
		1.2. Фінансовий результат від операційної діяльності	- -	114 212	11 543	192 996	145 619	222 281	94,6
		1.3. Чистий фінансовий результат (прибуток/збиток)	- -	58 100	(35 385)	146 645	93 228	160 425	176,1
		1.4. Рентабельність операційної діяльності	%	11,9	1,2	15,1	10,9	14,7	-
		1.5. Рентабельність діяльності	%	6,1	-	11,4	7,0	10,6	-
2	Маркетингова діяльність	2.1. Питома вага обсягу реалізованої продукції (робіт, послуг) підприємства на відповідному ринку	%	4	4	4	4	4	4
		2.2. Питома вага експортних вантажів у загальному обсязі вантажоперобки підприємства	%	82	79,1	86,9	87,9	88,6	8,0
3	Виробнича діяльність	3.1. Обсяг продукції, виробленої на підприємстві (робіт, послуг)	тис. тонн	5 303,6	5 770,9	7 000,0	7 100,0	8 163,0	53,9

Продовження таблиці 5.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		3.2. Виробничі потужності підприємства	тис. тонн	19 625	19 625	19 625	19 625	19 625	-
		3.3. Рівень використання виробничих потужностей	%	27	29,4	35,7	36,2	41,6	-
		3.4. Питома вага витрат на енергоресурси у складі операційних витрат	%	7,2	6,3	7,3	6,8	6,8	-
4	Інвестиційна та інноваційна діяльність	4.1. Капітальні інвестиції, всього, у тому числі за джерелами фінансування	млн гривень	125,5	173,9	294,8	389,7	320,2	155,1
		4.1.1. Власні кошти підприємства	- -	125,5	173,9	294,8	389,7	320,2	155,1
		4.1.2. Кошти інвестора (орієнтовно)	- -	-	-	*	*	*	-
		5.1. Середня кількість працівників	осіб	3 201	3 001	3 200	3 100	3 100	(3,2)
5	Розвиток трудового потенціалу підприємства	5.2. Середньомісячні витрати на оплату праці одного працівника	грн	11 383,4	13 004,1	13 817,1	15 534,7	17 088,2	50,1
		5.3. Продуктивність праці	тонн/особу	1656,9	1 923,0	2 187,5	2 290,3	2 633,2	58,9
		5.4. Питома вага працівників, які здійснюють науково-технічну діяльність	тис. грн/особу	299,6	315,1	400,6	430,7	486,9	62,5
		6.1. Вартість активів, усього	тис. грн	2 874 392	2 826 386	2 641 897	2 616 480	2 610 000	(9,2)
6	Стан та використання активів	6.2. Оборотні активи	- -	1 100 495	811 386	670 500	455 265	424 000	(61,5)

Продовження таблиці 5.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		6.3. Основні засоби (первісна вартість)	- -	5 145 194	5 257 862	5 432 658	5 620 000	5 630 000	9,4
		6.4. Ступінь зносу основних засобів в процентах	%	69,8	69,8	67,2	66,3	66,2	-
		6.6. Рентабельність активів	%	2,0	-	5,6	3,6	6,1	-

* у разі реалізації проєкту спільно з інвестором у 2021-2023 роках передбачено можливість додаткового залучення коштів орієнтовно у сумі 329,8 млн грн.

Для компаній експортерів/імпортерів (вантажовласники) вплив полягатиме в удосконаленні взаємодії в міжнародних економічних відносинах шляхом забезпечення своєчасності та якісного надання послуг щодо поставок товарів міжнародної торгівлі іншій стороні.

Ефект для органів місцевого самоврядування полягає у:

створенні сприятливих умов для залучення приватних інвестицій для розвитку інфраструктури;

сприятті виділенню перспективних територій розвитку порту;

сприятті створенню спеціальної економічної зони у порту.

Банківський сектор зазнає впливу збільшення обсягу руху коштів за рахунками в банківській системі, забезпечення взаємодії з банками, зокрема з АТ «УКРЕКСІМБАНК», АТ «ОЩАДБАНК», АБ «УКРГАЗБАНК», АТ «ПУМБ».

Для сектору страхування позитивний вплив полягатиме у збільшенні обсягу надання послуг щодо страхування вантажів відповідно до міжнародних умов з метою компенсації збитків клієнта внаслідок загибелі або пошкодження вантажу при транспортуванні будь-якими видами транспорту.

Сектор вищої освіти отримає можливість розширення переліку баз практики для вищих навчальних закладів Маріуполя (Приазовського державного технічного університету, Маріупольського державного університету, Азовського морського інституту національного університету «Одеська морська академія») для забезпечення підготовки спеціалістів портової галузі шляхом:

підвищення рівня кадрового потенціалу, оновлення та удосконалення навчально-методичної та програмно-технічної бази для підготовки фахівців;

розроблення програм підвищення кваліфікації працівників для обслуговування нових технологічних комплексів;

підтримки навчальних закладів з підготовки спеціалістів порту.

Бюджетна ефективність: за рахунок реалізації проєктів очікується позитивний вплив на доходи бюджетів та цільових державних фондів.

Будівництво нових продовольчих терміналів, реконструкція існуючих потужностей безпосередньо збільшить можливості ДП «ММТП» приймати значні обсяги вантажів, що експортуються підприємствами України, у тому числі металургійними комбінатами, продовольчими підприємствами.

У рамках реалізації проєктів можливо виділити декілька ключових чинників, що потенційно матимуть вплив на рівень зайнятості та робочі місця:

зростання вантажопотоку внаслідок комплексу запланованих робіт: будівництво спеціалізованого ПК для зернових вантажів, комплексу рослинних олій має позитивний ефект на збереження кількості робочих місць;

збільшення попиту на роботи та послуги зовнішніх підрядників може мати позитивний ефект на зайнятість в регіоні загалом.

В результаті розвитку ДП «ММТП» та удосконалення бізнес-процесів можлива передання частини функцій на аутсорсинг. Як наслідок, майбутній

попит на зовнішні роботи і послуги, генеровані ДП «ММТП», створить передумови для розвитку ринку аутсорсингу, який у довгостроковій перспективі може сприяти створенню нових робочих місць з більш високим рівнем продуктивності праці.

Т. в. о. генерального директора
Директорату стратегічного планування
та європейської інтеграції

Катерина СОЛЯННІК

Додаток 1
до Стратегічного плану розвитку
ДП «Маріупольський морський
торговельний порт» на 2018–2022 роки
(розділ 3)

Взаємозв'язок стратегічних цілей ДП «ММТП»
та стратегічних цілей і пріоритетів розвитку країни (галузі, суб'єкта управління, регіону) на 2018–2022 роки

№	Стратегічні цілі суб'єкта господарювання	Стратегічні цілі та пріоритети розвитку країни (галузі, суб'єкта управління, регіону), на реалізацію яких спрямована діяльність суб'єкта господарювання	Назва нормативно-правового акту, стратегічного, програмного документа
1	2	3	4
1	Збільшення портових потужностей	Нарощування потужностей в морських портах країн Чорноморського басейну, здійснення щодо них протекціоністських заходів, розширення переліку послуг із здійснення операцій з вантажами, реалізація сприятливої тарифної політики для залучення додаткових транзитних вантажопотоків Створення рівних умов для провадження господарської діяльності у морському порту; збереження рівного доступу до послуг, що надаються в морському порту; впровадження комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності морських портів; забезпечення комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності портової галузі; забезпечення матеріально-технічного і технологічного розвитку портської галузі та підготовки кадрів	Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548 «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548 «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року»

		Продовження додатка 1	
1	2	3	4
2	Соціальний розвиток	Зростання продуктивності праці в транспортній галузі та частки доданої вартості в національній економіці	Національна транспортна стратегія до 2030 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430
3	Збільшення відрахувань державний та місцевий бюджети	Поліпшення фінансових результатів підприємств транспортної галузі діяльності	Національна транспортна стратегія до 2030 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430
4	Збільшення вантажообороту	створення прозорого конкурентного середовища на ринку надання транспортних послуг, зокрема для операторів пасажирських та вантажних перевезень; впровадження гнучкої системи формування конкурентної тарифно-цінової політики, що сприятиме залученню транзитних вантажів та здешевленню експорту-імпорту товарів;	Національна транспортна стратегія до 2030 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430