Додаток

до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року

(розділ 8)

Заходи з реалізації Стратегії   
в короткостроковій (на п’ять років), середньостроковій (на 10 років) та   
довгостроковій (на 25 років) перспективі

Морський порт Южний

На коротко-, середньострокову перспективу передбачається:

вихід держави із сегмента стивідорної діяльності шляхом застосування механізму державно-приватного партнерства;

реконструкція під’їзних автомобільних шляхів з підвищенням технічної категорії (ділянки М-14 Одеса — Миколаїв в Одеській області та   
М-28 Одеса — Южне), визначення замовника, джерел фінансування та будівництво додаткових з’єднуючих шляхів;

реконструкція та будівництво причалів загальною довжиною близько 1900 метрів.

На довгострокову перспективу планується:

забезпечення досягнення глибин підхідного каналу та операційної портової акваторії відповідно до показників техніко-економічного обґрунтування «Реконструкція водних підходів, маневрових зон та операційних акваторій біля причалів з урахуванням перспективного вантажообігу морського порту «Южний» в м. Южне Одеської області» схваленого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 08.09.2016 № 657-р;

розвиток перспективних територій із створенням відповідної причальної лінії;

реконструкція станцій Чорноморська та Берегова з будівництвом нових приймально-відправних та сортувальних колій, збільшення пропускної спроможності дільниці Чорноморська — Берегова шляхом будівництва других головних колій.

Морський порт Одеса

На коротко-, середньострокову перспективу передбачається:

завершення будівництва та повноцінне введення в експлуатацію контейнерного термінала на Карантинному молу потужністю близько 600 тис. ТЕU;

реконструкція та будівництво причалів загальною довжиною близько   
650 метрів;

модернізація автомобільного шляхопроводу;

реконструкція пасажирського комплексу з подальшим залученням приватного оператора;

оптимізація та розвиток територій судноверфі «Україна»;

реорганізація ДП «Одеський морський торговельний порт» як державного підприємства, що не провадить стивідорної діяльності;

розвиток під’їзних автомобільних шляхів (капітальний ремонт ділянок автомобільної дороги М-05 Київ — Одеса, зокрема для забезпечення сполучення порту із проектом будівництва автомобільної дороги Go Highway в напрямку   
м. Гданська, Польща; визначення замовника, джерел фінансування та будівництво автомобільної дороги «Хаджибей – 2» з виїздом на об’їзну дорогу м. Одеси);

визначення джерел фінансування, фінансово-економічної доцільності і технічної можливості створення додаткового залізничного в’їзду в порт.

На довгострокову перспективу планується розвиток наземних під’їзних шляхів.

Морський порт Миколаїв

На коротко-, середньострокову перспективу передбачається:

будівництво причальної лінії загальною довжиною близько 1000 метрів;

створення альтернативних під’їзних автомобільних шляхів в обхід м. Миколаєва із влаштуванням адміністрацією морського порту накопичувальної стоянки під великотоннажний автотранспорт;

комплексний ремонт парку приймально-відправних колій морського порту, станції Миколаїв-вантажний;

електрифікація залізничного напрямку Долинська — Миколаїв з будівництвом других головних колій для підвищення пропускної спроможності напрямку Знам’янка — Долинська — Миколаїв;

визначення джерел фінансування, фінансово-економічної доцільності і технічної можливості створення додаткового залізничного в’їзду в порт;

реконструкція Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу з метою організації цілодобового двостороннього руху суден;

капітальний ремонт та реконструкція ділянок автомобільних доріг М-14 Одеса — Мелітополь — Новоазовськ з доведенням до І категорії в Миколаївській області;

реорганізація ДП «Миколаївський морський торговельний порт» як державного підприємства, що не провадить стивідорної діяльності.

На довгострокову перспективу планується:

реконструкція Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу із забезпеченням прохідної осадки судна з вантажем до 13,3 м;

модернізація та розвиток причальної лінії для забезпечення повноцінного використання глибин на Бузько-Дніпровсько-лиманському каналі.

Морський порт Чорноморськ

На коротко-, середньострокову перспективу передбачається:

днопоглиблення операційної портової акваторії 1-го ковша Сухого лиману до 15 метрів та підхідного каналу до 16 метрів;

реконструкція та будівництво причалів загальною довжиною близько   
1220 метрів;

передання залізнично-поромного комплексу ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ» в концесію, зокрема з метою будівництва нового пасажирського термінала;

будівництво мостового переходу через Сухий Лиман з підходами в с. Малодолинське Овідіопольського району Одеської області на автомобільній дорозі М-27 Одеса — Чорноморськ.

На довгострокову перспективу планується:

вихід держави із сегмента стивідорної діяльності шляхом застосування механізму державно-приватного партнерства;

реконструкція причалів № 11 – 17 загальною довжиною близько 1150 метрів та проектною глибиною біля них 15 метрів;

будівництво автодорожньої розв’язки біля прохідної № 2 порту;

визначення замовника, джерел фінансування та реконструкція/ будівництво автомобільної дороги від прохідної № 2 порту до автомобільної дороги Т-1604 Овідіополь — Одеса.

Морський порт Маріуполь

На коротко-, середньострокову перспективу передбачається:

доведення глибин на підхідному каналі та портовій акваторії до таких, що визначені паспортом об’єкта;

обладнання двостороннім блокуванням залізничної дільниці Запоріжжя — Волноваха та доведення пропускної спроможності дільниці до 40 пар поїздів, зокрема 34 вантажних поїздів;

реконструкція причалів загальною довжиною 820 метрів;

збільшення пропускної спроможності залізничних дільниць Запоріжжя – Пологи та Зачатівка – Хлібодарівка;

ремонт автомобільної дороги Н-08 на ділянці Запоріжжя — Маріуполь та автомобільних доріг за маршрутом Краматорськ — Маріуполь;

оформлення нових звалищ ґрунту;

покращення матеріально-технічного забезпечення льодової обстановки в морському порту та Азовському басейні, зокрема придбання судна-криголаму.

На довгострокову перспективу передбачається:

організація сервісу з контейнерних морських перевезень;

вихід держави із сегмента стивідорної діяльності шляхом застосування механізму державно-приватного партнерства.

Морський порт Білгород-Дністровський

На коротко-, середньострокову перспективу передбачається:

підтримання належних глибин на підхідному каналі та портової акваторії для забезпечення безпеки судноплавства;

визначення джерел фінансування для будівництва переїзду в районі залізничної станції «Тира»;

визначення замовника, джерел фінансування та облаштування автомобільної дороги до прохідної № 2 порту;

розвиток інфраструктури обслуговування пасажирських перевезень;

вихід держави із сегмента стивідорної діяльності шляхом застосування механізму державно-приватного партнерства;

передача функцій адміністрації порту до адміністрації найближчого морського порту.

На довгострокову перспективу передбачається розвиток вільних перспективних територій морського порту.

Морський порт Бердянськ

На коротко-, середньострокову перспективу передбачається доведення глибин на підхідному каналі та портової акваторії до таких, що визначені паспортом об’єкту.

На довгострокову перспективу передбачається:

вихід держави із сегмента стивідорної діяльності шляхом застосування механізму державно-приватного партнерства;

розвиток вільних перспективних територій.

Морський порт Ізмаїл

На коротко-, середньострокову перспективу передбачається:

підтримка рівня глибин в акваторії морського порту відповідно до оголошених, що, зокрема, відповідають рівню глибин на глибоководному судновому ході р. Дунай — Чорне море;

реконструкція станції Ізмаїл — порт Новий;

розвиток інфраструктури обслуговування пасажирських перевезень, зокрема введення в експлуатації річкового пасажирського вокзалу.

На довгострокову перспективу передбачається:

вихід держави із сегмента стивідорної діяльності шляхом застосування механізму державно-приватного партнерства;

розширення пропускної спроможності під’їзних автомобільних шляхів до морського порту;

розвиток вільних перспективних територій.

Спеціалізований морський порт Ольвія

На коротко-, середньострокову перспективу передбачається:

вихід держави із сегмента стивідорної діяльності шляхом застосування механізму державно-приватного партнерства;

визначення замовника, джерел фінансування та будівництво альтернативних під’їзних автомобільних та залізничних шляхів в обхід м. Миколаєва;

визначення джерел фінансування, фінансово-економічної доцільності і технічної можливості розвитку залізничної станції Жовтнева;

визначення замовника, джерел фінансування та будівництво автомобільного шляхопроводу в Корабельному районі м. Миколаєва.

На довгострокову перспективу передбачається розвиток вільних перспективних територій морського порту.

Морський порт Рені

На коротко-, середньострокову перспективу передбачається:

підвищення ефективності використання наявних перевантажувальних потужностей;

проведення берегоукріплювальних робіт в районі нафтоперевантажувального комплексу, а також лівого берега ділянки р. Дунай від українсько-молдовського кордону до території морського порту;

завершення будівництва автомобільного обходу м. Рені довжиною   
6,3 кілометри;

завершення ремонту ділянки автомобільної дороги М-15 Одеса — Рені;

визначення джерел фінансування, фінансово-економічної доцільності і технічної можливості організації залізничного сполучення у напрямку порту Рені територією України;

внесення змін до Закону України «Про спеціальну економічну зону «Рені» щодо продовження дії спеціальної економічної зони «Рені», зміни органу її господарського розвитку тощо.

На довгострокову перспективу передбачається вихід держави із сегмента стивідорної діяльності шляхом застосування механізму державно-приватного партнерства.

Морський порт Скадовськ

На коротко-, середньострокову перспективу передбачається:

підтримання належних глибин на підхідному каналі та портовій акваторії для забезпечення безпеки судноплавства;

вихід держави із сегмента стивідорної діяльності шляхом застосування механізму державно-приватного партнерства;

передача функцій адміністрації порту до адміністрації найближчого морського порту.

На довгострокову перспективу передбачається:

розвиток сервісів поромних перевезень;

визначення фінансово-економічної доцільності і технічної можливості організації залізничного сполучення у напрямку порту Скадовськ.

Морський порт Усть-Дунайськ

На коротко-, середньострокову перспективу передбачається:

розвиток сфери туристичних послуг та пасажирських перевезень;

розвиток портового пункту Кілія та підвищення ефективності використання наявних перевантажувальних потужностей;

вихід держави із сегмента стивідорної діяльності шляхом застосування механізму державно-приватного партнерства;

передача функцій адміністрації порту до адміністрації найближчого морського порту;

створення умов та залучення перевантажувальних засобів для розвитку рейдової перевалки вантажів;

підтримка в належному експлуатаційному стані під’їзних автомобільних шляхів до портових пунктів Кілія та Вилкове.

На довгострокову перспективу передбачається відновлення глибин на акваторії морського порту Усть-Дунайськ, зокрема портового пункту Кілія, та забезпечення стабільного рівня глибин на глибоководному судновому ході р. Дунай — Чорне море.

Морський порт Херсон

На коротко-, середньострокову перспективу передбачається:

підвищення ефективності використання наявних перевантажувальних потужностей;

капітальний ремонт та реконструкція ділянок автомобільних доріг М-14 Одеса — Мелітополь — Новоазовськ з доведенням до I категорії в Херсонській області;

вихід держави із сегмента стивідорної діяльності шляхом застосування механізму державно-приватного партнерства;

інтеграція морського порту у Міжнародний транспортний (водний) коридор Е-40.

На довгострокову перспективу передбачається розвиток перспективних територій на лівому березі р. Дніпро.

### \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_