

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Міністерства інфраструктури
України

« ____ » _____ 2012р. № _____

ПРОГРАМА РОЗВИТКУ

Державного підприємства

«Іллічівський морський торговельний порт»

Начальник ДП «Іллічівський
морський торговельний порт»




О.Г. Григорашенко

Іллічівськ
2012р.



ЗМІСТ

1	Вступ	3
2	Сучасний стан ДП «ІМТП»	5
3	Маркетинг та стратегічні цілі ДП «ІМТП»	29
4	Стан виробничих потужностей та питання, що потребують вирішення	52
5	Стратегічні завдання та напрямки розвитку ДП «ІМТП»	53
6	Проекти розвитку інфраструктури, акваторії та водних підходів	54
7	Об'єкти інвестування відповідно до ЗУ «Про морські порти України»	63
8	Впорядкування структури підрозділів соцкультпобуту ДП «ІМТП»	85
9	Прогноз вантажопереробки ДП «ІМТП» до 2015 року	91
10	Очікувані результати реалізації Програми розвитку ДП «ІМТП»	95
11	Додаток № 1	
12	Додаток № 2	



1. ВСТУП

Програма розвитку ДП «Іллічівський морський торговельний порт» (далі - Програма) розроблена фахівцями ДП «ІМТП» та передбачає реконструкцію існуючих та створення нових виробничих потужностей, модернізацію і придбання перевантажувальної техніки, оновлення складу портового флоту і, як наслідок, збільшення пропускної спроможності порту, вирішення соціально-економічних проблем.

Програма опрацьована відповідно до :

- Господарського Кодексу України;
- рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008р. «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави», яке введено в дію Указом Президента України від 20 травня 2008р. №463/2008;
- розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 липня 2008р. №1051-р «Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015р.»;
- розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010р. №2174-р «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року»;
- Закону України «Про концесії» від 16 липня 1999р. №997-XIV;
- Закону України «Про морські порти України» від 17 травня 2012р. №4709-VI;
- постанови Кабінету Міністрів України від 15 жовтня 2012р. №1055 «Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності».

Метою розробки та реалізації Програми є:

- реформування структури і системи управління портом шляхом розмежування функцій адміністративного управління та комерційної діяльності;
- підвищення ефективності використання державного майна;
- забезпечення високого рівня безпеки мореплавства;
- оновлення виробничих потужностей відповідно до сучасних та перспективних потреб транспортного ринку, перепрофілювання та реконструкція терміналів і комплексів порту, будівництво нових сучасних портових перевантажувальних потужностей;



- забезпечення належного рівня зайнятості у виробничому процесі багатотисячного колективу висококваліфікованих інженерних та робітничих кадрів;
- створення умов для завантаження прибутковою роботою за портовими та сторонніми замовленнями розвиненої інфраструктури допоміжно-технічних підрозділів порту;
- зведення до мінімуму впливу виробничих процесів на здоров'я працівників порту та навколишнє середовище, зменшення рівня виробничого травматизму та аварій, значне поліпшення умов праці;
- підвищення прибутковості підприємства, створення умов для успішного вирішення соціально-економічних завдань і кардинального покращення соціальних умов працівників порту.

ПРОГРАМА є ОСНОВОЮ для РОЗРОБКИ БІЗНЕС-ПЛАНІВ, ПЛАНІВ ЗАХОДІВ, ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНИХ ОБҐРУНТУВАНЬ та ПРОЕКТІВ РОЗВИТКУ.

ПРОГРАМА ВИЗНАЧАЄ НАПРЯМКИ СТРАТЕГІЧНОГО ПЛАНУВАННЯ ПОДАЛЬШОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА.



2. СУЧАСНИЙ СТАН ДП «ІМТП»

ДП «Іллічівський морський торговельний порт» (далі – ДП «ІМТП», порт) - сучасний міжнародний високоомеханізований універсальний транспортний вузол, що спеціалізується на перевантаженні генеральних (контейнери, металопрокат) та масових (наливних, насипних та навалювальних) вантажів з сухопутних видів транспорту на морські судна та у зворотному напрямку (Схема 2.1).

Площа основної виробничої території порту – 302,0га.

Площа акваторії 11 990,85 га, внутрішня акваторія – 417,69га, зовнішній рейд – 11 535га, глибина зовнішнього рейду - 17,0 - 23,0м.

Порт з'єднаний з морем підхідним каналом глибиною 14,5м.

ДП «ІМТП» налічує 27 причалів (24 – вантажних, 3 – допоміжні, у т.ч. два з них спеціалізовані причали портофлоту), на яких забезпечується цілодобова обробка транспортних засобів. Загальна довжина причального фронту 5 253,6м, глибини біля причалів від 7,5 до 13,5 метрів. ДП «ІМТП» має розвинену інфраструктуру, систему енергопостачання, зручні морські підходи і може приймати судна з осадкою до 13,0м і вантажопідйомністю понад 100 тис.тонн.

2.1. ЗАГАЛЬНО-КЛІМАТИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА

ДП «Іллічівський морський торговельний порт» розташований у зоні помірно-континентального клімату з теплим посушливим літом і порівняно короткою вітряною та сирою зимою. Постійні вітри, незначна кількість опадів і різкі коливання температури повітря є характерною рисою цього клімату.

Зима відрізняється порівняно невеликою кількістю опадів, що випадають у вигляді обложних дощів, частими туманами та різкими коливаннями тиску і температури повітря.

Іноді, у весняні дні, спостерігаються суховії, що супроводжуються пиловими бурями. Над суходолом середня багаторічна сума опадів за рік становить 442мм. У відкритому морі вона зменшується до 300мм. Число днів з опадами протягом року коливається від 80 до 150. Протягом року в середньому спостерігається 35 днів з туманом, максимум – 51 день. Грози реєструються в середньому 20 днів на рік, звично в період з квітня по вересень, рідше - у жовтні, листопаді, березні. У цей же період може випадати град. З листопада по березень відмічається від 6 до 20 днів із заметіллю (у середньому - 9 днів у році).

Температура повітря. Найбільш холодними місяцями року є січень і лютий, їх середньомісячна температура повітря - мінус 1°C і мінус 0,5°C відповідно. Самий теплий місяць - липень, середньомісячна температура по Іллічівську складає плюс 21,3°C.

Середньодобові температури повітря переходять до мінусових значень через 0°C 22-27 грудня, а навесні до плюсових температур наприкінці лютого у перших числах березня. Число днів у році з мінусовою температурою коливається від 59 до 119.



Вологість повітря. Найбільші значення відносної вологості відзначаються в холодну пору року. У грудні та січні її середньомісячні значення становлять 86-87%, а найменші її значення в липні і серпні становлять 68-70%.

Опади. Середня багаторічна кількість опадів за рік по даним ГМБ Іллічівська - 443мм.

Найбільша кількість опадів випадає в літні місяці: у червні - в середньому близько 53мм, а в липні - 46мм. Найменша кількість опадів припадає на холодний період із січня по березень, так, у середньому за березень випадає 28мм.

Перший сніг звичайно не утворює сніжного покриву і швидко тоне. Сніжний покрив з'являється у другій половині грудня, дуже нестійкий і зберігається нетривалий час. Остаточо сніг сходить на початку або в середині березня.

Режим вітру. Протягом середньостатистичного року переважають північно-західні та південні вітри з повторюваністю 21,53% і 17,18% відповідно. Північні і північно-східні вітри спостерігаються в 12,89% і в 11,14% випадків. Слабкі вітри (1-4м/с) спостерігалися в 55,95%. Штилі зафіксовано в 3,21% випадках.

Процентні показники середньорічної імовірності коливання вітру за порами року :

Таблиця 2.1.1

Пори року	Середньорічна імовірність коливання вітру, %				
	штиль	1-4 м/с	5-9 м/с	9-16 м/с	> 16 м/с
зима	1,99 %	46,75 %	37,90 %	12,59 %	0,77 %
весна	3,92 %	55,81 %	33,04 %	6,79 %	0,44 %
літо	3,84 %	65,03 %	28,06 %	2,89 %	0,18 %
осінь	3,10 %	56,23 %	32,96 %	7,36 %	0,35 %

2.2. ГІДРОЛОГІЧНИЙ РЕЖИМ

Рівень моря. Коливання рівня моря носять періодичний і неперіодичний характер, причому перші - сезонні, що залежать від співвідношення між складовими водного балансу - невеликі, їх амплітуда становить близько 30см.

Середній багаторічний рівень моря в районі ДП «ІМТП» має відмітку мінус 29см Б.С., максимальний спостережений - плюс 62см Б.С., мінімальний спостережений - мінус 139см Б.С. Медіанний рівень, забезпечений на 50%, дорівнює мінус 30см Б.С.

Рівень, забезпечений на 10% по кривій забезпеченості річних максимумів, має відмітку плюс 40см Б.С. Нуль порту з відміткою мінус 73см забезпечений на 99,6%.



Коливання. ДП «ІМТП» розташований в лимані, тому від впливу хвиль відкритого моря захищений північною і південною косами. Вітрові хвилі, що генеруються штормовими вітрами всередині лиману, не перевищують 1,3-1,4м при середній довжині хвиль близько 15,0м.

Льодовий режим. Середня багаторічна дата першої появи льоду на підходах до порту припадає на першу декаду січня. У суворі зими спостерігається утворення припаю і крижаних полів. У лимані найбільшою небезпекою є вплив льоду під час температурних розширень. Навантаження від льоду при температурних розширеннях можна різко знизити за умови обов'язкового обколювання льоду портовими буксирами з льодовим підкріпленням корпусу.

2.3. ВОДНІ ПІДХОДИ, АКВАТОРІЯ

Вхід/вихід суден з ДП «ІМТП», плавання та буксирування суден в портових водах, стоянка суден в порту, на рейді, біля причалів та інше, регулюється Обов'язковими постановами по ІМТП та Зводом звичаїв ІМТП.

Підхід суден до ДП «Іллічівський морський торговельний порт» здійснюється від системи кругового руху по існуючій системі поділу руху суден до світлового буя, Іллічівської підхідної осьової, а потім по морському підхідному каналу на акваторію Першого басейну порту (Схема 2.3.1).

Нині морський підхідний канал, який веде у Перший басейн порту, має довжину 1 600м, ширину 150м і глибину 14,5м.

Перехід суден з Першого басейну в Другий здійснюється Східним проходом біля острова Дамбовий по створу напрямком 165,7°-345,7° та Західним проходом між островом Дамбовий і причалом №19.

Швидкість руху суден по морському каналу не повинна перевищувати 6 вузлів, а в акваторії порту – 5 вузлів. Збільшення швидкості допускається тільки для запобігання аварійних ситуацій, про що необхідно повідомити Пост регулювання рухом суден (ПРРС).

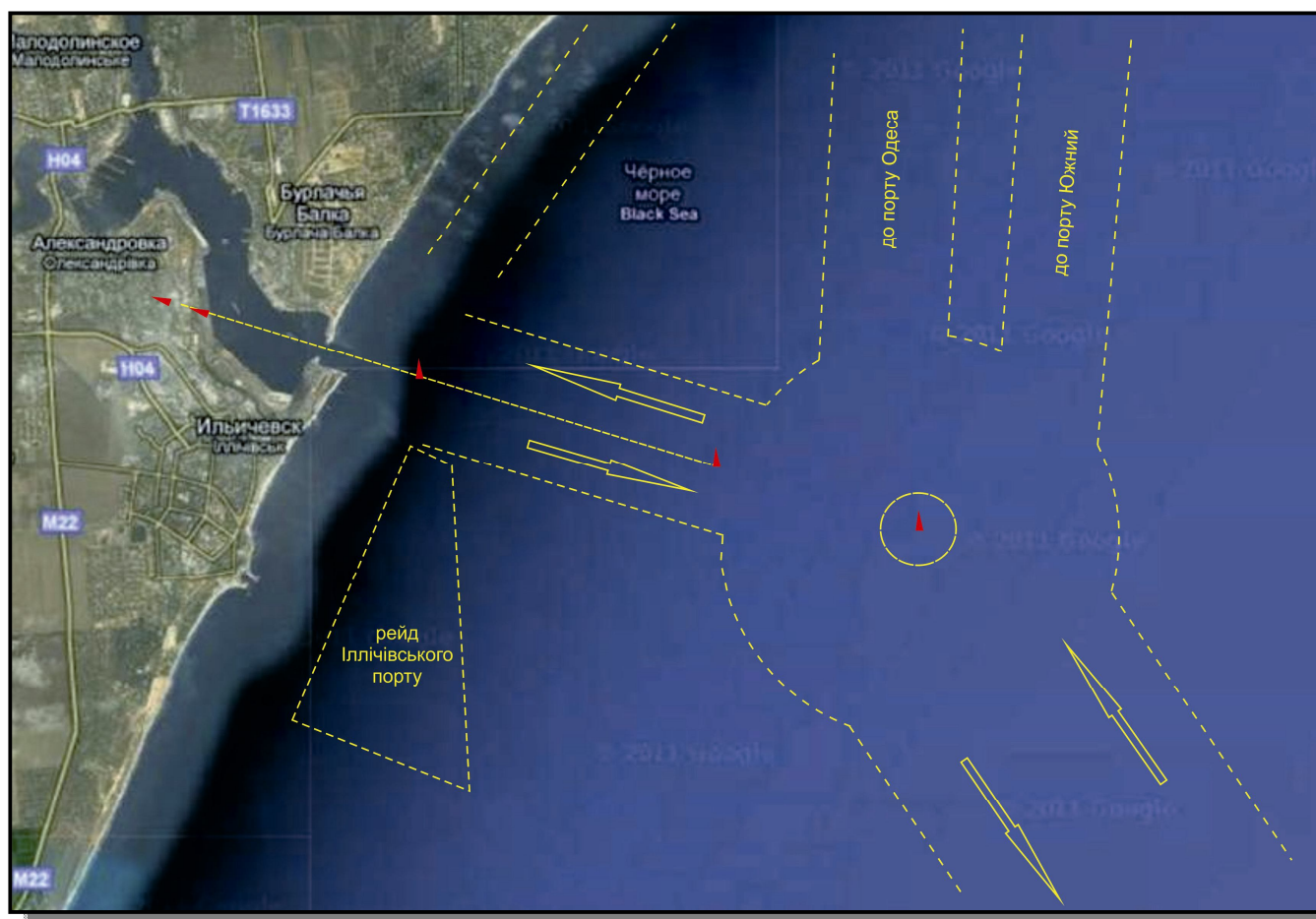
В порту діє Служба керування руху суден (СКРС), що здійснює контроль за безпечним рухом суден у системі поділу руху в північно-західному районі Чорного моря, а також регулювання руху суден в порту та на підходах.

Плавання суден в акваторії порту і на підходах до нього, незалежно від відомчої приналежності, здійснюється Постом регулювання руху суден (ПРРС), що належать Державному підприємству «Дельта-лоцман». Пост визначає порядок і черговість руху суден в акваторії, на морському каналі і на ділянці в зоні контролю. Розпорядження Поста з питань черговості входу (виходу) суден, постановка на якір, зміна місця якірної стоянки, припинення руху є обов'язковим для виконання для кожного судна.

Аквааторія порту (надана у користування ДП «ІМТП» постановою Кабінету Міністрів України від 31.10.2007р. №1278) складається із зовнішнього рейду та внутрішньої акваторії, що включає три басейни. Загальна площа акваторії порту становить 11990,85 га, у тому числі внутрішньої акваторії – 417,69га і зовнішнього рейду – 11 535га.



Схема 2.3.1



У зовнішній акваторії порту розташований район якірної стоянки. Глибини на внутрішній акваторії становлять від 10,0м до 14,5м, а в районі якірної стоянки на зовнішньому рейді – 17,0 – 23,0м.

На внутрішній акваторії порту є рейдова стоянка з двох швартових бочок для обробки суден загальною довжиною 280,0м, шириною 80,0м і осадкою 13,5м.

2.4. ХАРАКТЕРИСТИКА ГІДРОТЕХНІЧНИХ СПОРУД

ДП «ІМТП» налічує 27 причалів (різного року будівництва та конструкції), на яких забезпечується цілодобова обробка транспортних засобів (Таблиця 2.4.1):

Таблиця 2.4.1

Найменування об'єкту	Основні технічні характеристики	Рік будівництва	Нормативний строк служби	Довжина / глибина біля причалу, м
Причал №1	Естакада, з/б палі 45х45. Після реконструкції больверк, металевий шпунт «Ларсен-5»	1963 – 1965, реконструкція у 1995р.	43 роки	306,45/ 13,0
Причал №2	Естакада зі збірним ростверком шириною 16,0м на з/б палях 45х45, L=16,0-26,5; з/б палі-оболонки Ø60/40 L=16,0-28,0м	1963р.	50 років	300 / 11,5



Причал №3	До реконструкції - набережна з високим пальовим ростверком (1,2). Після реконструкції - облямівка у вигляді заанкерного больверка з лицьовою стінкою з металевго шпунта “Ларсен 607п” з монолітної з/б надбудовою. Анкерна система-металеві тяги та анкерна опора у вигляді металевго анкерного елемента, омоноличеного в з/б балці, установленної на з/б пальову основу старої конструкції причалу, посилене металевими палями	1963 р., реконструкція у 2007 р	43 роки	200/ 13,5
Причал №4		1963 р., реконструкція у 2007 р.	43 роки	120/ 13,5
Причал №5	Больверк із металевго шпунта «Ларсен-4». Після реконструкції перед рядом зі шпунта Ларсен-4, L=21,0м – розвантажувальна естакада шириною 11,6м на коробчатих палях із шпунта Ларсен-5 і з/б паль 45х45	1958р., реконструкція у 1975р.	43 роки	155/ 13
Причал №6		1958р., реконструкція у 1975р	43 роки	181,5/ 13
Причал №7	Больверк безперервний ряд з металевих трубчастих паль Ø426 /11мм, L=20,0м	1959р.	43 роки	220/ 9,75
Причал №8	Больверк безперервний ряд з металевих трубчастих паль Ø426 /11мм, L=20,0м У результаті тривалої інтенсивної експлуатації спорудження протерпіло фізичне зношування. Допускається стоянка розрахункових типів суден, навантаження-вивантаження з коліс судновими засобами. Потребує реконструкції.	1960 р.	43 роки	178/ 9,75
Причал №9	Естакада на з/б палях, L=23,0-25,0 зі збірним ростверком шириною 14,5м. Секції 1-2 – складування вантажів у тилівій зоні (до 2 лінії кранових шляхів) не допускається, експлуатація крану не допускається. Допускається стоянка розрахункових типів судів, навантаження-вивантаження з коліс судновими засобами. Потребує реконструкції.	1961 р.	50 років	199/ 11,5
Причал №10	Естакада шириною 14,5м зі збірно-монолітною верхньою будовою на з/б палях розтином 45х45, L=22,0-27,0м.	1964 р.	50 років	222,2/ 11,5
Причал №11	Естакада шириною 14,5м зі збірно-монолітною верхньою будовою на з/б палях розтином 45х45, L=20,0-22,0м.	1965 р.	50 років	200/ 11,5
Причал №12		1970 р.	50 років	200/ 11,5
Причал №14		1970 р.	50 років	175/ 11,5
Причал №15	Естакада шириною 14,5м зі збірно-монолітною верхньою будовою на з/б палях розтином 45х45, L=17,0-23,0м	1969 р.	50 років	175/ 11,5
Причал №16	Естакада шириною 14,5м зі збірно-монолітною верхньою будовою на з/б палях розтином 45х45, L=20,0-22,0м	1969 р.	50 років	200/ 11,5
Причал №17		1969 р.	50 років	200/ 11,5
Причал №18	Естакада на з/б палях розтином 45х45, L=22,0-23,0 м	1968 р.	50 років	160/ 9,75
Причал №19	Естакада на з/б палях розтином 45х45, L=20,0-25,0 м	1968 р.	50 років	220/ 9,75
Причал №20		1967 р.	50 років	200/ 9,75
Причал №21	Естакада на з/б палях розтином 45х45, L=19,5-26,5 м	1967 р.	50 років	200/ 9,75
Причал №22	Естакада на з/б палях розтином 45х45, L=20,0-25,0 м	1966 р.	50 років	200/ 9,75
Причал №23		1966 р.	50 років	100/ 6,5
Причал №24	Больверк із шпунта ШК-2	1965 р.	43 роки	130/ 4,5
Причал №26	Пирс у вигляді двухардної заанкерованної стінки з металевго шпунта “Ларсен-5” , L=19,3 м	1978 р.	43 роки	210/ 9,7
Причал №27		1978 р.	43 роки	210/ 9,7



Причал №28	Больверк із металевого шпунта “Ларсен-5»	1980 р.	43 роки	268,85/ 9,6
Причал №29	Заанкерований больверк з лицевою стінкою з металевого шпунта “Ларсен-5»	2001 р.	43 роки	122,4/ 7,5
Північна огорожувальна шпора	Ділянка №1 довжиною 70,45м – перемичка виконана із взаємноанкерних шпунтових стінок із шпунта “Ларсен-755» з монолітною надбудовою. У кореневій частині на довжині 34,0м надводна будова виконана зі збірних малоармованих плит. Ділянка №2 довжиною 137,35м – бетонні масиви розміром 4,6х3,1х2,5м вагою 7,86т в один курс із бутобетонною надбудовою по верхові розтином 4,1х1,5м. Ділянка №3 довжиною 178,9м – бутобетонні масиви 4,6х2,3х4,0м в один курс із бутобетонною надбудовою з масивів 4,10х7,48х1,25м	1958-1965 рр. реконструкція - 2007-2009 рр.	100 років	386,7/ 2,9
Південна огорожувальна шпора	Ділянка №1 - коренева ділянка довжиною 154,2 м у вигляді двох заанкерованих між собою паралельних пальових рядів з металевих труб і обладнаний хвилевідбійною стінкою. Середня ділянка довжиною 109,3м аналогічно кореневому, але без хвилевідбійної стінки з заанкерованною облямівкою з металевого шпунта «Ларсен-5» з монолітним з/б шапковим брусом. Головна ділянка довжиною 170,4 м у вигляді масивової кладки з 2х курсів масивів розмірами 2,75х273х5,50м і збірно-монолітною верхньою будовою.	1958-1965 рр. реконструкція - 1991-1992рр.	100 років	433,9/ 0,5-4,4
Південне берегоукріплення	Ділянка №1 довжиною 57,65м та Ділянка №2 довжиною 95,85м виконані у вигляді шпунтової облямівки зі шпунта типу AU 16, об'єднаної зі старою конструкцією монолітним залізобетонним оголовком. Ділянка №3 довжиною 78,35м являє собою заанкерований больверк із некондиційних сталевих труб Ø130-150мм із облямівкою із плоского шпунта ШК-1. По верхові монолітного ж/б оголовка влаштована хвилевідбійна стінка.	1961-1965р.р. Капремонт – 2005-2006рр.	50 років	231,85/ 0,3-4,8
Північне берегоукріплення	Заанкерований металевий больверк зі шпунта “Ларсен-755”, L=10,8м. Лицьова стінка пов'язана з анкерною стінкою з некондиційних труб Ø150мм, L=20,0м анкерними тягами Ø36-40мм. По периметру лицьової стінки встановлений вінець із хвилевідбійних масивів. Розміри в плані 172,0х35,0м, покриття з/б збірний моноліт товщиною 20,0см, розмір 5,0х3,0х,02м	1958-1965 рр. реконструкція - 2007-2009рр.	50 років	120/ 4,3-5,2

2.5. СКЛАДИ

ДП «ІМТП» має розвинене складське господарство, що включає як відкриті складські площі, так і криті склади (Таблиця 2.5.1).

Загальна площа відкритих складів порту становить 540,84тис.м²

Загальна площа критих складів становить 25,0тис.м²

Покриття відкритих складів, спорудження критих складів і інженерні мережі складів перебувають у задовільному технічному стані.



Таблиця 2.5.1

ТЕРМІНАЛ	№ СКЛАДУ	ВАНТАЖ	Площа складу, м ²	Ємність складу
1	4 (причал №2)	метали, чавун, руда	44 100	190 000 тн
	4	контейнери навантажені	38 800	7 598 TEU
	9	контейнери порожні	21 000	3 984 TEU
Ділянка для стафірування контейнерів	11	ген. вантажі, контейнери	10 000	
Контейнерний	12 (1) (причал №2)	контейнери навантажені	33 000	2 236 TEU
	12 (2) (тил причалу №5)	контейнери порожні	17 000	2 913 TEU
	12 (3) (тил причалу №3)	контейнери порожні	6 000	969 TEU
	15 (тил причалу №2)	контейнери навантажені	9 000	1 768 TEU
	15 (причали №3-4)	контейнери навантажені	22 000	6 000 TEU
	15 (причали №5-6)	контейнери навантажені	35 000	2 684 TEU
	15 (навіс)	комплектування контейнерів під навантаження	5 000	
2	11	метал, чавун	36 300	235 000 тн
СКІР	21	руда, рудні концентрати навалом	27 740	147 000 тн
3	8 (крит.)	ген. вантажі	10 000	8 800 тн
	2	метал	11 200	56 000 тн
	8	метал, обладнання	32 200	161 000 тн
	14	обладнання	6 800	27 000 тн
СКІНВ		олія рослинна	-	114 130 м ³
«ТрансБалкТермінал»		зернові вантажі	-	190 000 м ³
4	18	метал, чавун	21 700	120 000 тн
	20	метал, чавун	19 400	100 000 тн
	24 (крит.)	шрот, жмих	10 000	11 000 тн
СКІС	17	сірка	12 600	100 000 тн
5	25	а/м легкові	125 000	5 500 од.
	26	а/м великотоннажні (TIR)	12 000	150 од.
ВСЬОГО ПО ПОРТУ:				
Відкриті склади			540 840	1 125 200 т
Криті склади			25 000	19 800 т
в т.ч. площі для контейнерів			181 800	28 000 TEU

На території ДП «ІМТП» (у складі перевантажувальних комплексів) є спеціалізовані склади, які не належать порту. До них відносяться :

- ємності для зберігання олії компанії «Рісойл». Розташовані в тилу причалів №10, 11, загальною місткістю 100,6 тис.м³;
- силосні ємності для зберігання зерна ВАТ «ТрансБалкТермінал». Розташовані в зоні причалів №№16,17, загальною місткістю 190 тис.м³;



- складські ємності маслоекстракційного заводу. Розташовані в тилу причалів №№ 15,16.

2.6. ЗАЛІЗНИЧНІ ПІД'ЇЗДИ

ДП «ІМТП» обслуговується двома залізничними станціями: Іллічівськ – Порт та Іллічівськ – Поромна з відповідними залізничними парками (приймочно-відправним та виставним), які зв'язані з портом п'ятьма залізничними в'їздами.

Станом на 01.01.2012р. (Таблиця 2.6.1) на балансі ДП «ІМТП» знаходяться 27 822м залізничних колій (виведено з експлуатації та потребує списання 2 252,5м) (Схема 2.6.1).

Таблиця 2.6.1

Термінали/Комплекси	№№ причалів	№№ колій	Загальна довжина колій, м
1 термінал	1, 2	91, 80,81, 82, 83, 85, 86, 87, 88, 36,39,40,42,43,	5 754,0
2 термінал, СКПР	7, 8, 9, 10	5, 6, 7, 8, 47, 48, 9, 13, 14, 11, 12, 35, 30, 31, 1, 2	6 434,4
3 термінал, СКПНВ	11, 12, 14, 15, 16, 17	66. 67а, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75; 8, 7, 5, 4, 3	10 342,9
4 термінал, СКПС	18,19, 20, 21, 22	Під'їздні колії до причалу №24, колії району металовантажів, 10, 52, 53, 54, 55, 57, 64	4 164,2
5 термінал	26, 27, 28, 29	31, 32	409,4
ремонтно-будівельне управління (РБУ)		21, 22, 23	717,0



Схема 2.6.1





Таким чином, з використанням п'яти в'їздів, до ДП «ІМТП» Одеська залізниця може забезпечити подачу до 1 960 вагонів на добу:

- **три в'їзди у південну частину порту** (причали №№ 1-24), що обслуговується станцією Іллічівськ – Порт, вагонообіг - до 1 620 вагонів на добу;
- **два в'їзди - у північну частину порту** (причали №№ 26-27), що обслуговується станцією Іллічівськ - Поромна, вагонообіг - до 340 вагонів на добу.

2.7. АВТОМОБІЛЬНІ ПІД'ЇЗДИ

Порт має 6 автомобільних в'їздів - три у південну частину порту і три - у північну частину, *однак їх пропускна спроможність обмежена і лімітується під'їзною автодорожньою інфраструктурою до міста Іллічівськ.*

2.8. ПІДЙОМНО-ТРАНСПОРТНЕ ОБЛАДНАННЯ

Парк перевантажувальної техніки ДП «ІМТП» має досить значну кількість різноманітного обладнання для виконання вантажно-розвантажувальних робіт з різними вантажами (Схема 2.8.1).

Основну частину портової механізації складають **портальні крани** (Таблиця 2.8.1) різних типів у кількості 63 одиниці:

Таблиця 2.8.1

Найменування	Вантажопідйомність, тонн	Кількість, од.
Кондор	40/32/16	8
Сокіл	32/20/16	15
Кіровець	30	2
Ждановець	30	1
Альбатрос	10/20	1
Альбрехт	10/20	29
Черетті-Танфані	5/6	1
Ганц	5/6	1
Марк-25	32/25/16	1
Мостові перевантажувачі	10-20	4



Условные обозначения

	П/к "Кондор"	г/п 40/32/16 т.	8 ед.
	П/к "Сокол"	г/п 32/20/16 т.	15 ед.
	П/к "Марк-25"	г/п 32/25/16 т.	1 ед.
	П/к "Альбрехт"	г/п 10/20 т.	32 ед.
	П/к "Альбатрос"	г/п 10/20 т.	1 ед.
	П/к "Кировец"	г/п 30 т.	2 ед.
	П/к "Ждановец"	г/п 30 т.	1 ед.
	П/к "Черетти Танфани"	г/п 5/6 т.	2 ед.
	Мостовой перегрузчик	г/п 10/20 т.	4 ед.
	STS 50t "Konecranes"	г/п 50/60 т.	1 ед.
	ПКП "Коне"	г/п 35/45 т.	2 ед.
	ПКП "NOEL"	г/п 45/50 т.	2 ед.
	ПКП "Такраф"	г/п 30,5 т.	3 ед.
	ТКП "Коне"	г/п 35/45 т.	6 ед.
	ТКП "Ардель"	г/п 41 т.	1 ед.
	ТКП "Такраф"	г/п 30,5 т.	3 ед.
	RTG "Коне"	г/п 35 т.	6 ед.
	П/к "Абус"	г/п 10 т.	8 ед.
	П/к "Абус"	г/п 15 т.	3 ед.
	П/к "Ганц"	г/п 5/6 т.	1 ед.



Більшість порталних кранів використовується із завантаженням за часом від 25% до 75% залежно від виду вантажу, що переробляється. Вік кранів типу «Кондор» і «Сокил» становить від 20 до 25 років, а типу «Альбатрос» – 45-47 років.

Таким чином, порталні крани типу «Ганц», «Черетті-Танфані», «Альбрехт» та мостові перевантажувачі перевищили свій термін служби більші ніж в 2 рази, внаслідок чого більша їх частина виведена з експлуатації та готується до списання.

Обладнання для перевантаження контейнерів.

Таблиця 2.8.2

Найменування	Вантажопідйомність, тонн	Рік випуску	Кількість, од.
Причальні контейнерні перевантажувачі «Такраф»	30,5	1974-1975	3
Причальні контейнерні перевантажувачі «Коне»	35/45	1991-2000, 2012-1000	3
Причальні контейнерні перевантажувачі «Noel»	45/50	2007	2
Тилові контейнерні перевантажувачі «Такраф»	30,5	1974-1975	3
Тилові контейнерні перевантажувачі RTG «Коне»	35	1994-2000, 1995-1000, 1996-1000, 2001-1000, 2007-1000	6
Тилові контейнерні перевантажувачі RMG «Коне»	30,5	2007	6
Тилові контейнерні перевантажувачі RMG «Kierow Ardelt AG»	41	2010	1

Великотоннажна мобільна перевантажувальна техніка

Таблиця 2.8.4

Найменування	Кількість, од.
гусеничні крани, автомобільні, пневмоколісні крани	10
гусеничні трактори та бульдозери	2

Рівень зносу складає 84%.

Парк внутрішньопортової механізації має у своєму складі автонавантажувачі вантажопідйомністю від 1,0 до 37,0 тонн, портові тягачі з напівпричепами вантажопідйомністю до 60,0т, спеціалізовані автоконтейнеровози та автоперевантажувачі для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт з контейнерами. Рівень використання машин внутрішньопортової механізації достатньо високий, особливо тих, що використовуються на Контейнерному терміналі.



Парк внутрішньопортової механізації (станом на 01.01.2012р.) складає 197 одиниць техніки (Таблиця 2.8.3).

Таблиця 2.8.3

Найменування	Вантажопідйомність, тонн	Кількість, од.
кран-маніпулятор	7/20	2
автонавантажувач Тойота FD-15	1,5	38
автонавантажувач Тойота 02-FDG35F	3,5	2
автонавантажувач Тойота FD-45	4,0	16
автонавантажувач Тойота FD-70	7,0	4
автонавантажувач Тойота FD-100	10,0	17
автонавантажувач Міцубісі	10,0	1
автонавантажувач Кальмар	16,0-18,0	14
автонавантажувачі	25,0-37,0	2
електро-автонавантажувач	1,0	1
портальні автоконтейнеровози		2
ковшові автонавантажувачі		11
портові тягачі «Терберг»		12
причепи та н/причепи		36
трактори		24
екскаватори		3
інша техніка		12

Середній вік техніки складає 13 років, при нормі 7-8 років.

Рівень зносу 75%.

2.9. ПЕРЕВАНТАЖУВАЛЬНІ ТЕРМІНАЛИ та КОМПЛЕКСИ

В ДП «ІМТП» діють шість перевантажувальних терміналів і чотири спеціалізовані комплекси.

Загальна встановлена річна потужність порту становить 30,3 млн. тонн на рік (Таблиця 2.9.1) у т.ч.:

- 1 150 тис. TEU(контейнерів)

- 254 300 од. автотехніки



Таблиця 2.9.1

№№ Терміналів	№№ Причалів	Довжина, м	Проектна глибина біля причалу, м	Спеціалізація	Встановлена потужність на 2012 р., тис. тонн
1 термінал	1	306	13,0	контейнери	300 000 TEU (2100)
	2	300	11,5	металопрокат, чавун, руда	2 000
Усього по 1-му терміналу:					4 100 у т.ч. 300 000 TEU
Контейнерний термінал	3	200	13,5	контейнери великотоннажні	400 000 TEU (2800)
	4	120	13,5		
	5	155	13	контейнери великотоннажні	450 000 TEU (3150)
	6	181,5	13		
Усього по контейнерному терміналу:					850 000 TEU (5 950)
2 термінал	7	220	9,75	металопрокат, чавун	1 100
	8	178,2	9,75	реконструкція	
Усього по 2-му терміналу:					1 100
СКПР	9	199	11,5	руда, рудні концентрати навалом	1 000
	10	222,2	11,5		2 000
Усього по СКПР:					3 000
СКПНВ	11	200	11,5	наливні вантажі (олія)	1 500
3 термінал	12	200	11,5	металопрокат, обладнання, в/вантажні вантажі, вантажі критого зберігання	1 800
	14	175	11,5		
	15	175	11,5		
	16	200	11,5	зернові вантажі	4 000
	17	200	11,5		
Усього по 3-му терміналу:					5 800
СКПС	19	220	9,75	сірка, мінеральні добрива та ін. навалом	2 000
	20	200	9,75		
Усього по СКПС:					2 000
4 термінал	18	160	9,75	допоміжний	
	21	200	9,75	металопрокат, чавун	800
				тропічні та рослинні олії (імпорт, експорт)	500
	22	200	9,75	металопрокат, вантажі критого зберігання, цитрусові	300
Усього по 4-му терміналу:					1 600
5 термінал	26	210	9,7	залізнично-поромний комплекс,	4 500
	27	210	9,7		
	28	268,85	9,6	а/м TIR, автотехніка легкова (Ro-Ro)	4 300 а/м - (107,5) 250 000 а/м - (350,0)
				генеральні вантажі, цитрусові	70
	29	122,4	7,5	зріджений газ	220
Усього по 5-му терміналу:					4 790
УСЬОГО по ПОРТУ:					30 297,5 тис.т у т.ч.: 1 150 000 TEU 254 300 а/м



❖ **1-й ТЕРМІНАЛ:**

Спеціалізація: перевантаження контейнерів, металопрокату великої довжини та ваги, навалювальних вантажів.

Для обробки суден використовуються причали №№ 1, 2 загальною довжиною 606,0м і глибиною біля кордону від 11,5м до 13,0м.

Потужність терміналу:

- 300 тис. TEU на рік
- 2 000 тис. тонн металовантажів та руди на рік

Складський комплекс терміналу включає прикордонні та тилові складські ділянки для вантажів відкритого зберігання загальною площею 103,9 тис.м². Термінал оснащений порталними кранами різних типів (в/п 10-40т), причальними (в/п 35-45т) та тиловими контейнерними перевантажувачами (в/п 35-45т).

❖ **КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ:**

Управління виробничою діяльністю здійснює Приватне підприємство «Контейнерний термінал Іллічівськ» (колишня назва - ПП «Укртрансконтейнер») відповідно до договору спільної діяльності від 22.06.2005р. №435-О.

Спеціалізація: перевантаження великовантажних морських контейнерів міжнародного стандарту.

Для обробки суден використовуються причали №№3,4,5,6 загальною довжиною 655,0м і глибиною біля кордону від 13,0м до 13,5м

Потужність терміналу – 850 тис. TEU на рік

Складський комплекс терміналу включає прикордонні та тилові ділянки загальною площею 127,0 тис.м².

Морський вантажний фронт причалів №№5,6 оснащений 3-ма причальними контейнерними перевантажувачами (ПКП) вантажопідйомністю 30,5т. Після реконструкції в 2007р. причалів №№3,4 на морському вантажному фронті цих причалів були встановлені два ПКП вантажопідйомністю 45/50т., а в тилу був організований склад завантажених контейнерів, який у свою чергу був оснащений 6-ма тиловими контейнерними перевантажувачами (ТКП) типу RTG в/п 35т. Для зберігання порожніх контейнерів використовується склад №12(2), розташований на верхньому плато в тилу причалів №№5,6.

Залізничний вантажний фронт Контейнерного терміналу, розташований у тиловій зоні причалу №7, оснащено двома козовими ТКП вантажопідйомністю 30,5т.

Технологія перевантаження контейнерів заснована на використанні ТКП компанії «Конє» (причали №3,4) на пневмоходу (RTG) та порталних автоконтейнеровозів (АКВ) (причали №5,6) для виконання складських операцій. Переміщення контейнерів між морськими та складськими вантажними фронтами здійснюється з використанням АКВ і портових тягачів з напівпричепами.



❖ **2-й ТЕРМІНАЛ:**

Спеціалізація: перевантаження металопрокату та чавуну

Для обробки суден використовується причал №7 довжиною 220,0м і глибиною біля кордону 9,75м, (причалу №8 експлуатується з обмеженням по навантаженню на причал та роботі перевантажувальної техніки).

Потужність терміналу - 1 100 тис.тонн металовантажів на рік

Складський комплекс терміналу включає прикордонні та тиллові складські ділянки для вантажів відкритого зберігання загальною площею 36,3 тис.м². Морський вантажний фронт і тиллові складські ділянки із залізничними вантажними фронтами оснащені порталними кранами різних типів вантажопідйомністю 10-40т.

На терміналі застосовується традиційна технологія з переробки металовантажів з використанням різноманітних кранових вантажозахоплювальних приладів. Складські операції, обробка залізничного рухомого складу та переміщення вантажів між різноманітними вантажними фронтами здійснюється порталними кранами.

❖ **СПЕЦІАЛІЗОВАНИЙ КОМПЛЕКС для ПЕРЕВАНТАЖЕННЯ РУДИ (СКПР):**

Спеціалізація: перевантаження імпорتنих руд кольорових металів, експортний залізно-рудний концентрат (ЗРК) та інші навалювальні вантажі.

Для обробки суден використовуються причали №№9,10 загальною довжиною 421,0м і глибиною біля кордону 11,5м

Потужність комплексу - 3 000 тис.тонн на рік

До складу спеціалізованого комплексу входять відкриті складські ділянки загальною площею 27,74 тис.м².

На причалах №9,10 перевантаження здійснюється порталними кранами з грейферами за технологічними схеми: «трюм – кран (грейфер) – склад», «трюм - кран (грейфер) - напіввагон», «склад - кран (грейфер) – напіввагон» та у зворотному напрямку.

Робота на причалі №10 здійснюється з використанням краново-конвеєрної схеми механізації. На причалі встановлені стаціонарні бункери та причальні стрічкові конвеєри, які зв'язані через пересипну станцію з центральним стрічковим конвеєром. З центрального конвеєру вантаж надходить до відкритого складу розташованого в тилу причалу №10. Завантаження напіввагонів здійснюється порталними кранами, які оснащені грейферами.

❖ **СПЕЦІАЛІЗОВАНИЙ КОМПЛЕКС ПЕРЕВАНТАЖЕННЯ НАЛИВНИХ ВАНТАЖІВ (СКПНВ):**

Перевалку і управління виробничою діяльністю здійснює порт, з частковим використанням складських потужностей ТОВ «Рісойл».

Комплекс розташовано на верхньому плато в тилу причалів №№9-11 з виходом двох трубопроводів для наливу олії на причали №11,12.



Спеціалізація: перевантаження експортної соняшникової олії
Потужність комплексу - 1 500 тис.тонн рослинної олії на рік
Резервуарний парк комплексу – 31 ємність загальною місткістю 114,13 тис. тонн, в т.ч.:

- ТОВ «Рісойл» - 100,6 тис.м³
- ДП «ІМТП» - 13,53 тис.м³

Завантаження танкерів здійснюється закритим способом самоналивом через напірний трубопровід, якій з'єднує судновий клінкет та резервуарний парк.

❖ *3-й ТЕРМІНАЛ:*

До складу терміналу входять комплекс з перевантаження металопрокату та обладнання і комплекс з перевантаження зернових вантажів.

Загальна потужність терміналу:

- 1 800 тис.тонн металовантажів на рік
- 4 000 тис.тонн зернових вантажів на рік.

- **комплекс з перевантаження металопрокату та інших генеральних вантажів** (причали №№12,14,15). Загальна довжина причалів складає 1150,0м, глибина біля причалів - 11,5м. Морський вантажний фронт цих причалів оснащений порталними кранами вантажопідйомністю 10-50т. На тилових складських ділянках встановлені чотири мостових перевантажувача вантажопідйомністю 10-20т. Складський комплекс включає прикордонні та тиллові складські ділянки для вантажів відкритого зберігання загальною площею 60,2 тис.м². В прикордонній зоні причалу №12 розташований критий склад №2 для тарно-штучних вантажів площею 10,0 тис.м². На комплексі використовується традиційна технологія перевантажувальних робіт з використанням різноманітних типів кранових вантажозахоплювальних приладів. Для виконання складських операцій з тарно-штучними вантажами та переміщення їх між морським та залізничним вантажними фронтами і критим складом №2, застосовуються автонавантажувачі з відповідними вантажозахоплювальними приладами та технологічний автотранспорт.
- **комплекс з перевантаження зернових вантажів** (причали №№16,17). Загальна довжина причалів складає 400,0м, глибина біля причалів - 11,5м. На морському вантажному фронті причалів встановлено дві суднонавантажувальні машини продуктивністю 700 та 900 тонн на годину. В прикордонній зоні причалів розташований складський комплекс з 38 силосних веж ємністю по 5,0 тис.тонн кожна. По обидві сторони складського комплексу розташовані чотири станції розвантаження вагонів з зерном та дві станції розвантаження автозерновозів. Подача зерна від станцій розвантаження вагонів та автозерновозів на силосні склади, а також на суднонавантажувальні машини здійснюється через систему стрічкових конвеєрів.



Стивідорні роботи виконує порт, власник складської частини комплексу (силосних веж) – ВАТ «ТрансБалкТермінал».

❖ СПЕЦІАЛІЗОВАНИЙ КОМПЛЕКС з ПЕРЕВАНТАЖЕННЯ СІРКИ (СКПС):

Спеціалізація: перевантаження транзитної комової та гранульованої сірки.

Для обробки суден використовуються причали №№19,20 загальною довжиною 420,0м і глибиною біля кордону 9,75м .

Потужність комплексу - 2 000 тис.тонн сірки на рік

Площа складських ділянок – 12,6 тис.м².

Морський вантажний фронт оснащено порталними кранами вантажопідйомністю 10-32т. До складу перевантажувального комплексу входять дві станції розвантаження вагонів (СРВ), система стаціонарних та рухомих конвеєрів та спеціалізовані відкриті склади. Розвантаження вагонів здійснюється як самовисипом через СРВ, так і порталними кранами. Від СРВ вантаж подається системою конвеєрних ліній на склад. Завантаження суден здійснюється причальними порталними кранами. Комплекс оснащений системою водяного пилоподавлення для запобігання самозаймання сірки та пилоутворення.

❖ 4-й ТЕРМІНАЛ:

Спеціалізація: вантажопереробка металів, шроту, жмиху, олії та інших тарно-штучних вантажів, у тому числі критого зберігання.

Для обробки суден використовуються причали №№21,22 загальною довжиною 400,0м і глибиною біля кордону 9,75м .

Потужність терміналу:

- 800 тис.тонн металопрокату та чавуну на рік
- 500 тис.тонн тропічної олії на рік
- 300 тис.тонн вантажів критого зберігання на рік

Складський комплекс терміналу включає прикордонні та тиллові складські ділянки для вантажів відкритого зберігання загальною площею 41,10 тис.м². В прикордонній зоні причалу №22 розташований критий склад №24 для тарно-штучних вантажів площею 10,0 тис.м².

Морський вантажний фронт оснащено порталними кранами вантажопідйомністю 10-40т. Причал №21 обладнаний стендерсом на порталі для навантаження/вивантаження танкерів з олією та системою трубопроводів для переміщення олії на «Іллічівський олійно-жировий комбінат» (розташований за виробничою територією порту) та в зворотному напрямку. В тилловій зоні причалів стаціонарне перевантажувальне обладнання відсутнє. На терміналі застосовується традиційна технологія перевантажувальних робіт з використанням кранових вантажозахоплювальних приладів. Переміщення тарно-штучних вантажів між критим складом №24 та морським вантажним фронтам здійснюється із застосуванням автотранспорту та технологічного автотранспорту. Для



переміщення металовантажів з тилових складських майданчиків до морського вантажного фронту використовуються портові тягачі з напівпричепами.

❖ 5-й (МУЛЬТИМОДАЛЬНИЙ) ТЕРМІНАЛ:

Спеціалізація: обробка поромів із залізничними вагонами, контейнерами та магістральним автотранспортом, а також перевантаження великовантажних та легкових автомобілів і скрапленого газу.

Для обробки суден використовуються причали №№26,27,28,29 з глибинами 7,5-9,7 м.

Загальна потужність 5-го терміналу 5 247 500 тонн на рік, у т.ч.:

- 4 570 тис.тонн генеральних вантажів на рік;
- 250 000 одиниць легкових автомашин на рік;
- 4 300 одиниць автомашин з вантажами (TIR);
- 220 тис.тонн скрапленого газу на рік (тільки за прямим варіантом)

■ **залізнично-поромний комплекс** з причалами №№26,27 і складом №26 обслуговує лінії Варна – Іллічівськ – Поті/Батумі та Іллічівськ – Деріндже. Перевантажувальні потужності з причалами №26,27 представляють собою пірс, оснащений спеціальними мостовими приладами для з'єднання берегових та суднових залізничних колій. Навантаження та вивантаження вагонів здійснюється методом накату з використанням локомотиву.

■ **авто-поромний комплекс** з причалом №28 (довжина – 270,0м, глибина – 9,6м) і складом №25 ємністю 5 500 од. автотехніки, призначений для обробки накатних суден типу Ро-Ро. Навантаження та вивантаження автотехніки здійснюється своїм ходом.

Склад-майданчик (площа 12га), розташований за територією порту, побудовано ТОВ «Одісея» і використовується для зберігання легкових автомобілів. Це дало можливість підвищити потужність автопоромного комплексу з 130 тис. до 250 тис. автомобілів на рік.

■ **комплекс з перевантаження скрапленого газу** з причалом №29 (довжиною 120,0м і глибиною 7,5м та залізничною естакадою для вагонів-цистерн). Перевантаження скрапленого газу здійснюється ТОВ «Хім-Ойл-Транзит» за «прямим» варіантом з використанням спеціалізованих гнучких шлангів для з'єднання розвантажувальних приладів вагонів-цистерн з приймальними судновими приладами спеціалізованих суден-газовозів.

❖ СПЕЦІАЛІЗОВАНІ ВАНТАЖНІ КОМПЛЕКСИ

Для організації догляду та оформлення випуску контейнерів з імпорнтними та транзитними вантажами, які вивозяться автотранспортом, в ДП «ІМТП» діють два спеціалізовані вантажні комплекси (СВК):

СВК №1:

Пропускна спроможність – 1 600 контейнерів на добу.

СВК №2:

Пропускна спроможність – 1 200 контейнерів на добу



СВК №2 оснащений автовагами та мобільними системами сканування контейнерів «Рапіскан».

2.10. В ПОРТУ ПРАЦЮЮТЬ ПІДПРИЄМСТВА, які САМОСТІЙНО ЗДІЙСНЮЮТЬ ОПЕРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ ДІЯЛЬНІСТЮ

❖ *Виробництво такелажної продукції та супутніх виробів* для потреб порту і за сторонніми замовленнями.

Оператор – ТОВ «Портспецоснащення».

❖ *Виробництво металево-пластикових вікон, швацької продукції та ін.* для потреб порту і за сторонніми замовленнями.

Оператор – ТОВ «Каменя»

2.11. УПРАВЛІННЯ КАПІТАНА ПОРТУ

Управління капітана порту здійснює державний нагляд за мореплавством в акваторії порту. До функцій управління капітана порту належать:

- нагляд за дотриманням чинного законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних договорів України щодо мореплавства; реєстрація суден у Державному судновому реєстрі України, Судновій книзі України і видача судових документів;
- перевірка судових документів, а також дипломів і кваліфікаційних свідоцтв; видача посвідчень моряка особам, які входять до складу судового екіпажу;
- нагляд за дотриманням вимог щодо порядку заходження суден у порт і виходу з порту; оформлення приходу суден у порт і виходу з порту;
- нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню акваторії;
- нагляд та контроль за лоцманською службою і службою регулювання руху суден;

2.12. ВИРОБНИЧІ ПІДРОЗДІЛИ ПОРТУ

➤ ПОРТОВИЙ ФЛОТ

Портовий флот – підрозділ ДП «ІМТП», що має у своєму складі судна потужністю до 5400 е.к.с., що забезпечують виконання усіх видів портових робіт на внутрішній та зовнішній акваторії порту (Таблиця 2.12.1; 2.12.2).

На балансі портового флоту знаходяться 48 плаводиниць. В експлуатації 30 плаводиниць, у тому числі:



Таблиця 2.12.1

Найменування	Од.
морські буксири	8
плавкрани	2
пасажирські катери	1
робочі катери	2
водоналивне судно	1
нафтоналивне судно	1
збиральники льяльних вод	2
нафтосміттязбиральники	2
плавучі причали	6
проставочні понтони	2
ліхтери типу ДМ	2
понтонний міст через Сухий лиман	1

Таблиця 2.12.2

Морські буксири мають наступні характеристики:

Назва судна	Тип та призначення судна	Довжина/ ширина / висота борту / осадка	Потужність, кВт
«Булат-І»	Буксир-кантівник	28,63м/ 11,75м/ 5,28м/ 4,24м	4000 кВт
«Титан»	Буксир	33,71м / 10,0м/ 7,9 м/ 6,2м	1х2944кВт
«Бригадир»	Буксир	30,0м / 9,0м/ 4,5м / 3,17м	2х850кВт
«Арктур»	Буксир	27,64м/ 8,24м /4,3м/ 3,3м	2х590кВт
«Аргус»	Буксир	27,64м/ 8,24м/ 4,3м/ 3,3м	2х590кВт
«Александрія»	Буксир	27,7м/ 8,3м/ 4,3м/ 3,17м	2х441кВт
«Бургас»	Буксир-кантівник	27,7м/ 8,31м/ 4,34м/ 3,0м	2х440кВт
«Труженик»	Буксир	22,7м/ 6,94м/ 2,96м/ 3,3м	2х330кВт
«Смелий»	Робочий катер	13,3м/ 3,96м /2,0м /1,35м	1х165кВт
«Стойкий»	Робочий катер	13,8м / 3,8м/ 1,98м/ 1,6м	1х110кВт

Всі плавзасоби компактно базуються біля причалів №№23,24 порту, поруч із портовою базою технічного ремонту і обслуговування флоту.

➤ МЕХАНІЗАЦІЯ ТЕРМІНАЛІВ

До функцій механізації належать:

- утримання перевантажувальних машин і механізмів у технічно справному стані, забезпечення ефективного їхнього використання шляхом:
 - строгого дотримання графіків технічного огляду та ремонту;
 - постійного моніторингу використання техніки, зменшення виробничих простоїв;



- оптимізація витрат на утримання техніки.
- відновлення парку перевантажувальних машин;
- списання застарілих, тих що відробили термін експлуатації, неефективно використовуваних перевантажувальних машин і механізмів.

➤ **БАЗА ВНУТРІШНЬОПОРТОВОЇ МЕХАНІЗАЦІЇ**

Забезпечує обслуговування і утримання портової **мобільної перевантажувальної техніки** в справному експлуатаційному стані та готовності до виконання вантажних робіт.

БВМ складається з п'яти гаражів, що обслуговують відповідні вантажні термінали та комплекси порту:

- ВМ 1 - Перший та Контейнерний термінали
- ВМ 2 - Другий термінал та СКПР
- ВМ 3 - Третій, Четвертий термінали та СКПС
- ВМ 4 - Контейнерний термінал
- ВМ 5 - П'ятий (мультимодальний) термінал

До парку перевантажувальної техніки БВМ входять:

№ п/п	Найменування, модель	в/п	Кількість (од.)
1	Тойота FD-15	1,5	38
2	Тойота FDG35F	3,5	2
3	Тойота FD-45	4,0	16
4	Тойота FD-70	7,0	4
5	Тойота FD-100	10,0	17
6	Міцубісі FD-100	10,0	1
7	Кальмар DC 9-16	16,0	11
8	Кальмар DCE 160-12	16,0	3
9	Кальмар DCB18 EC	18,0	1
10	Сісу TD 3212	32,0	2
11	Кальмар DCD 280-450	37,0	1
12	К/п «Комацу» WA-320-3		3
	WA-320-5		8
13	Трактор ХТЗ 150-К-09		9
14	Трактор ХТЗ 150-К		6
15	П/т «Терберг»		12
16	Інша техніка		52

➤ **АВТОБАЗА ПОРТУ**

Забезпечує виконання автотранспортних перевезень вантажів та пасажирів як на внутрішній території, так і за межами ДП «ІМТП», надання послуг за сторонніми замовленнями.



Парк автотехніки автобази порту (Таблиця 2.12.3) складається з 338 одиниць автотранспортних засобів з середнім рівнем зносу 84,32%.

Таблиця 2.12.3

Тип транспортного засобу	Кількість	Рівень зносу	Середній вік	До 5 років	5-10 років	11-20 років	Понад 20 років
Легкові автомобілі	48	51,56%	11	14	3	31	-
Автобуси	25	70,29%	20	3	3	10	9
Мікроавтобуси	30	96,45%	18	-	4	28	2
Тягачі Вольво (F10, F12, FH12)	69	95,53%	23	-	-	1	68
Тягач КрАЗ -64431	5	98,04%	8	-	5	-	-
Тягач Scania	2	100,0%	22	-	-	-	2
Інші вантажні автомобілі	80	76,69%	17	12	1	45	22
Напівпричепи	79	93,02%	23	-	5	1	73

2.13. ТЕХНІЧНО-ДОПОМІЖНІ ПІДРОЗДІЛИ ПОРТУ

Технічне забезпечення діяльності порту здійснюють технічні підрозділи, господарства і служби, що призначені забезпечувати безперебійне функціонування всіх об'єктів порту:

- **ПОРТОВІ РЕМОНТНІ МАЙСТЕРНІ** – забезпечення ремонту кранової техніки, виготовлення та ремонт металоконструкцій і обладнання, а також виконання різних виробничих замовлень для порту та за сторонніми замовленнями.
- **РЕМОНТНО-БУДІВЕЛЬНЕ УПРАВЛІННЯ** – організація будівельних і ремонтних робіт для порту та за сторонніми замовленнями.
- **БАЗА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТУ ФЛОТУ** - обслуговування та ремонт суден портового флоту, ремонт двигунів і суднових механізмів, виконання різних виробничих замовлень для порту.
- **ЕЛЕКТРОМЕРЕЖА, ГОСПОДАРСТВО ЕЛЕКТРОЗВ'ЯЗКУ, ТЕПЛОСАНТЕХНІЧНЕ ГОСПОДАРСТВО, ОЧИСНІ СПОРУДИ** – забезпечення безперебійного енергопостачання на об'єкти порту, та надання послуг з забезпечення енергоресурсами сторонніх субспоживачів.
- **СЛУЖБА ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ** - забезпечує розробку, впровадження та підтримку інформаційних технологій у виробничій діяльності порту. На обслуговуванні СІТ знаходиться більше 650 персональних комп'ютерів з периферійними пристроями,



15 серверів обробки даних та доступу у глобальні мережі, 200 одиниць мережевого обладнання, 150 одиниць копіювальних апаратів.

➤ **НАВЧАЛЬНО-КУРСОВИЙ КОМБІНАТ**

Навчально-курсний комбінат порту надає послуги з навчання і підвищення кваліфікації одночасно більш ніж 250 працівників порту без відриву від виробництва, а також працівникам сторонніх організацій (за відповідними замовленнями) за трьома десятками спеціальностей.

На базі НКК порту пройшли навчання:

Таблиця 2.13.1

Рік	Пройшли навчання всього, чол.	В т.ч. за сторонніми замовленнями, чол.
2008	5 346	320
2009	5 292	100
2010	4 543	80
2011	5 698	81

Викладання ведеться силами висококваліфікованих фахівців ДП «ІМТП» із залученням, при необхідності, професорсько-викладацького складу вищих навчальних закладів. На всі види навчання НКК має ліцензії Міністерства освіти і науки України.

3. МАРКЕТИНГ та СТРАТЕГІЧНІ ЦІЛІ ДП «ІМТП»

Метою кон'юнктурно-маркетингового аналізу є встановлення тенденцій і перспектив розвитку вантажопотоків через морські порти України і, в першу чергу, через порти регіону «Великої Одеси» (Одеса, Іллічівськ, Южний), визначення головних портів-конкурентів, аналіз їх переваг та можливостей, характеристик їх виробничих потужностей. Виявлення переваг ДП «ІМТП», які нададуть можливості зберегти наявні вантажопотоки, а також залучити додаткові експортно-імпортні та транзитні вантажі, дозволять найкраще забезпечити потреби вантажовласників і їх представників (експедиторів та агентів) та вимоги суміжних сухопутних видів транспорту. При цьому враховано, що пріоритетними питаннями розвитку порту на найближчі 5-10 років є вирішення низки ключових завдань, які відносяться до числа найважливіших для портового комплексу України і транспортної системи країни в цілому:

- розвиток міжнародних контейнерних та інтермодальних перевезень;
- створення сприятливих умов для українських підприємств-експортерів за рахунок підвищення конкурентоздатності не тільки продукції, але і логістики її транспортування;
- створення потужностей для високоефективного перевантаження експортно-імпортних та транзитних навалювальних і насипних вантажів, що займають і будуть займати у майбутньому важливе місце серед вантажопотоків портів України;
- реконструкція і розвиток залізничних та автомобільних під'їздів від головних автомагістралей до портів Іллічівськ та Одеса, які є пунктами з'єднання міжнародних транспортних коридорів з транскорноморськими судноплавними лініями

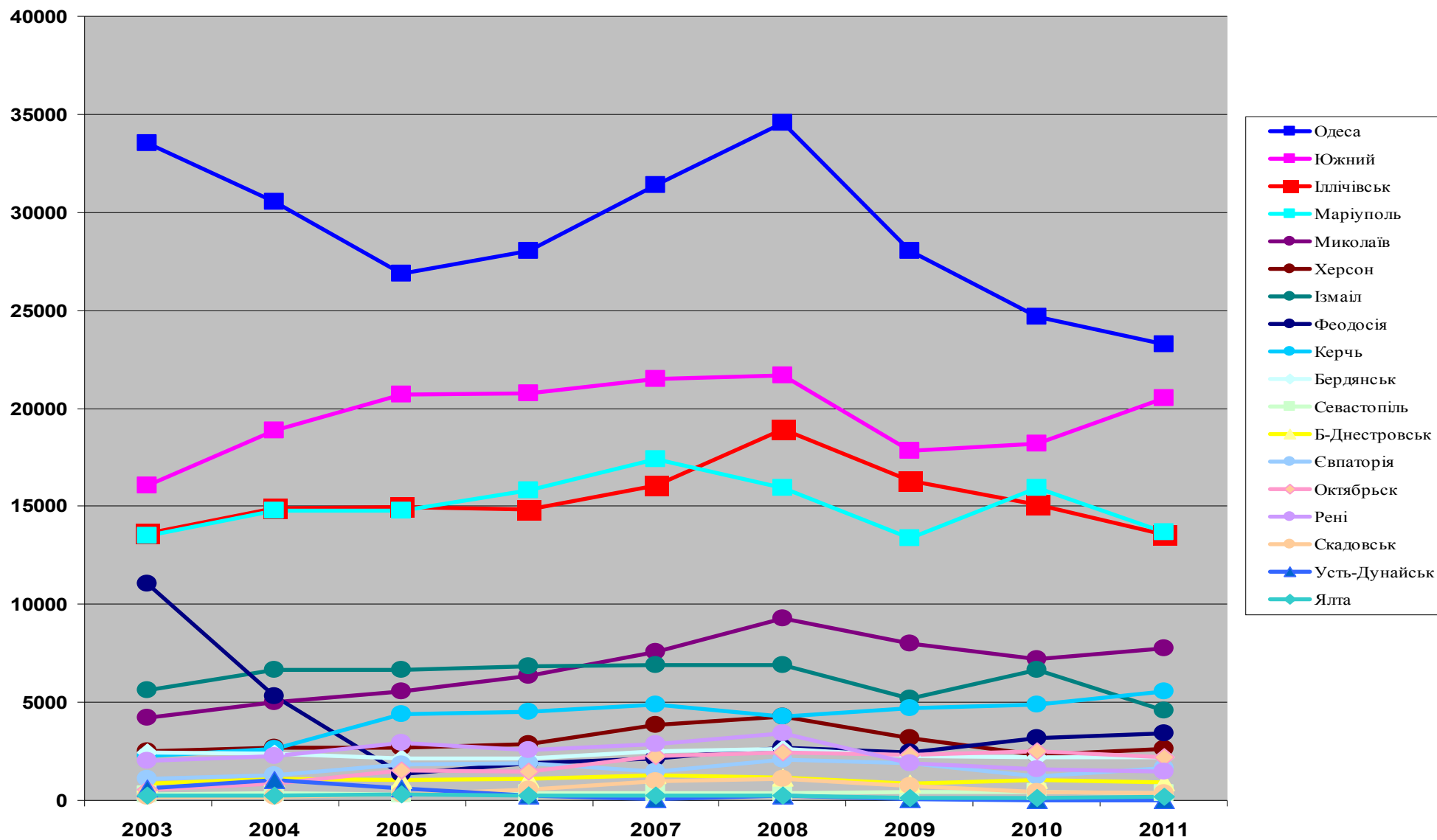
Динаміка вантажопереробки державними морськими портами України за 2003-2011рр. наведена в Діаграмах 3.1, 3.2, 3.3.

Структура морських зовнішньоторговельних і транзитних вантажопотоків ДП «Іллічівський морський торговельний порт», за напрямками перевезень та основною номенклатурою вантажів, наведені у Таблиці 3.1 та Діаграмі 3.2.



Діаграма 3.1

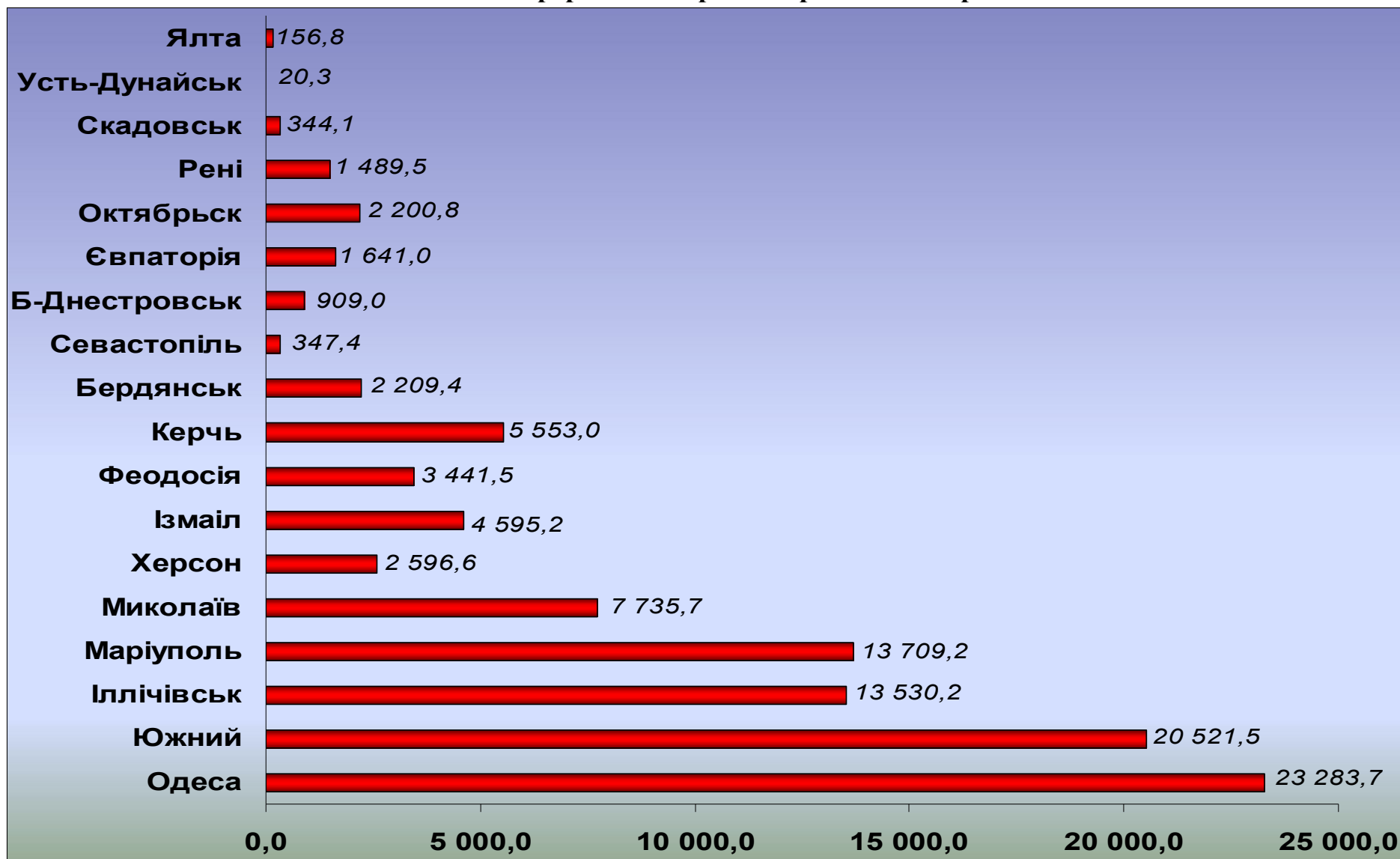
Вантажопереробка державними морськими торговельними портами України за 2003-2011рр.





Діаграма 3.2

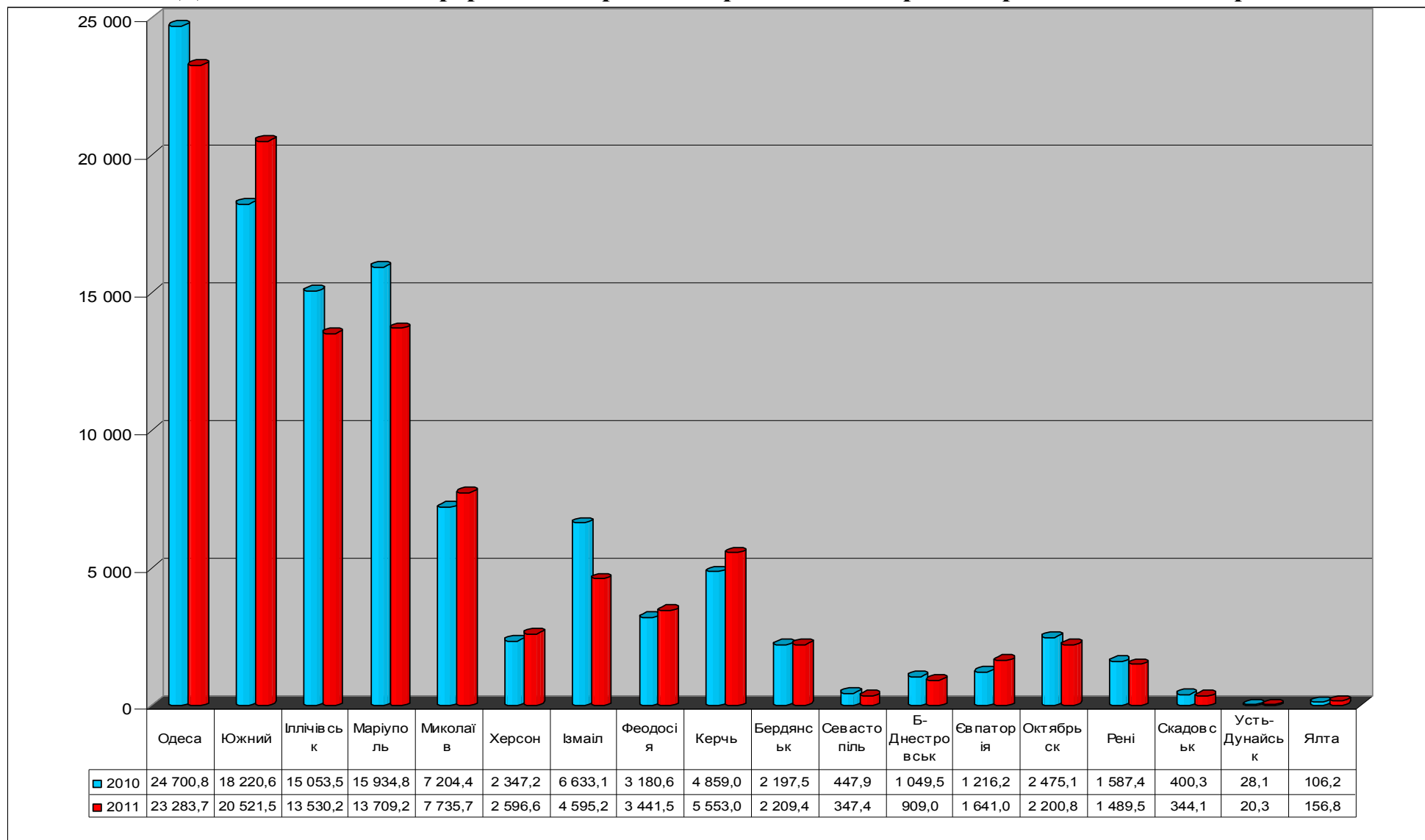
Вантажопереробка в портах України в 2011 році





Діаграма 3.3

Динаміка вантажопереробки в морських торговельних портах України за 2010-2011 роки





Таблиця 3.1

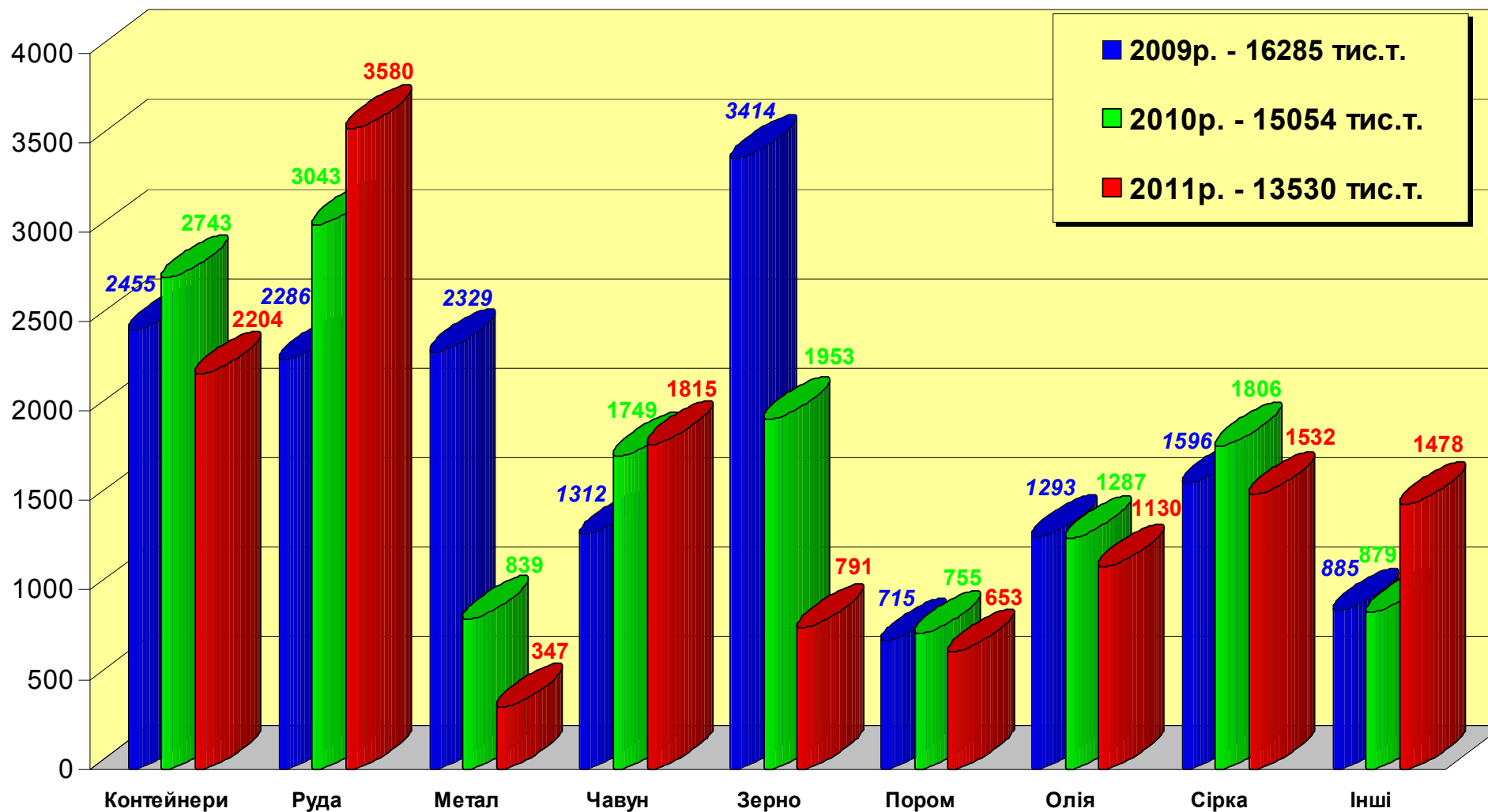
Вантажопереробка ДП «ІМТП» у 2008-2011 роках за номенклатурою

Найменування вантажу	Усього				Транзит				Експорт				Імпорт			
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
Всього вантажів	18 904,2	16 285,4	15 053,5	13 530,2	4 656,4	3 628,9	4 248,6	4 546,6	7 906,3	9 853,8	7 031,6	5 251,1	6 341,5	2 802,7	3 773,1	3 732,5
Наливні, усього	1 437,7	1 687,7	1 441,6	1 282,4	154,0	262,1	152,4	157,9	702,6	1 204,0	1 180,1	1 121,5	581,1	221,6	109,1	3,0
у тому числі:																
Олія	810,1	1 293,1	1 286,5	1 129,5	17,3	0,0	0,0	5,0	588,4	1 185,6	1 177,4	1 121,5	204,4	107,5	109,1	3,0
Газ наливом	42,1	57,2	125,3	152,9	7,8	38,8	122,6	152,9	34,3	18,4	2,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Інші наливні вантажі	585,5	337,4	29,8	0,0	128,9	223,0	29,8	0,0	79,9	0,0	0,0	0,0	376,7	114,1	0,0	0,0
Навалювальні, усього	6 589,5	7 525,9	7 150,5	6 593,8	2 202,4	1 603,7	1 869,8	1 897,4	2 081,5	4 857,1	3 467,5	2 595,5	2 305,6	1 065,1	1 813,2	2 100,9
у тому числі:																
Зерно	2 359,2	3 414,0	1 952,6	790,9	455,5	2,7	14,2	26,4	1 903,7	3 411,3	1 938,4	764,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Руда	2 456,9	2 285,6	3 042,7	3 580,4	7,5	5,5	21,1	338,9	153,8	1 285,3	1 285,5	1 501,9	2 295,6	994,8	1 736,1	1 739,6
Вугілля	0,0	70,3	70,3	343,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	70,3	70,3	343,4
Сірка	1 739,4	1 595,5	1 806,2	1 532,1	1 739,4	1 595,5	1 806,2	1 532,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Інші навалювальні вантажі	20,6	160,5	278,7	347,0	0,0	0,0	28,3	0,0	10,6	160,5	243,6	329,1	10,0	0,0	6,8	17,9
Генеральні, усього	10 877,0	7 071,8	6 461,4	5 654,0	2 300,0	1 763,1	2 226,6	2 491,3	5 122,2	3 792,7	2 384,0	1 534,1	3 454,8	1 516,0	1 850,8	1 628,6
Контейнери	4 509,5	2 455,0	2 742,8	2 203,6	227,5	254,7	264,0	206,8	1 473,9	1 022,4	1 033,1	781,0	2 808,1	1 177,9	1 445,7	1 215,8
TEU	670 556	256 825	301 508	259 989	1 3093	17 938	19 462	14 949	342 359	126 240	141 536	126 553	315 104	112 647	140 510	118 487
Великовантажні автомобілі залізнично-поромного сполучення	166,5	138,9	183,0	372,2	42,8	35,6	37,9	202,5	60,4	48,6	64,9	88,2	63,3	54,7	80,2	81,5
Автотехніка автопоромного сполучення	365,7	43,8	79,1	167,1	106,6	14,1	45,0	82,0	11,9	4,4	8,2	5,3	247,2	25,3	25,9	79,8
Чавун	1 542,3	1 312,1	1 748,5	1 815,4	1 398,1	1 282,3	1 676,4	1 811,7	144,2	29,8	72,1	3,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Інші вантажі чорних металів	2 974,9	2 329,1	839,1	353,6	160,2	16,1	31,0	15,6	2 749,6	2 312,1	807,0	336,7	9,7	0,9	1,1	1,3
Пром. товари в ящиках і кіпах	41,2	15,5	33,1	18,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,1	40,7	15,3	33,0	17,9
Продовольчі вантажі-всього	19,1	14,7	35,1	25,4	0,0	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	19,1	14,7	34,8	25,3
з них: швидкопсувні вантажі	19,1	14,7	35,1	25,4	0,0	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	19,1	0,0	34,8	25,3
Інші тарно-штучні вантажі	1 255,8	762,7	800,7	698,7	364,3	160,3	172,0	172,6	624,7	375,2	398,6	319,1	266,7	227,2	230,1	207,0



Діаграма 3.4

Дінаміка вантажообігу Іллічівського МТП (номенклатура)
за 2009-2011 рр. (тис.тонн)



➤ ВАНТАЖОПЕРЕРОБКА КОНТЕЙНЕРІВ

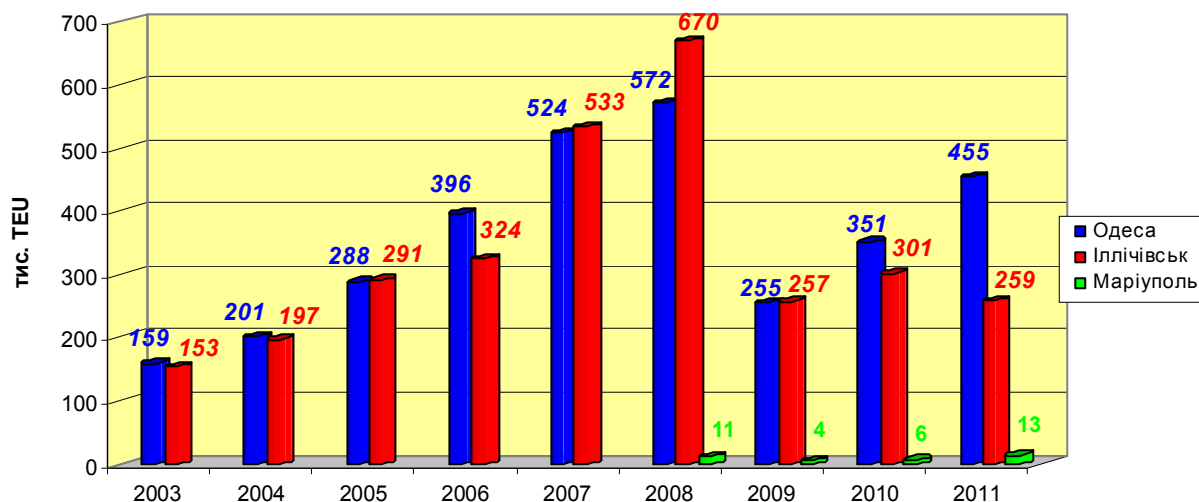
Аналіз перевантаження контейнерів у портах України свідчить про досить динамічне зростання в 2005-2008рр. вантажообігу контейнерів через два головних контейнерних порти України – Іллічівськ та Одеса (Таблиця 3.2, Діаграма 3.5).

Таблиця 3.2

Перевантаження контейнерів в українських портах:

Рік	Валовий тоннаж (тис. тонн)				тис. TEU			
	Іллічівськ	Одеса	Інші	Усього	Іллічівськ	Одеса	Інші	Усього
2005	1987,0	2850,7	141,4	4979,1	291	288	9,5	588,5
2006	2265,8	3688,1	142,8	6096,7	324	396	9,6	729,6
2007	3560,2	4473,5	157,5	8191,2	533	524	10,7	1067,7
2008	4509,5	5045,5	141,1	9696,1	670	572	11,2	1253,2
2009	2455,0	2835,9	58,6	5349,5	257	255	4,4	516,4
2010	2742,8	3910,9	74,5	6728,2	301	351	6,1	658,1
2011	2203,6	5257,7	153,2	7614,5	259	455	13,9	727,9

Діаграма 3.5



З завершенням у 2007 році реконструкції причалів №№3,4 Контейнерного терміналу і спеціалізацією причалу №1 на перевантаженні контейнерів, значно збільшились потужності ДП «ІМТП» з вантажопереробки контейнерів. Протягом 2005-2008рр. обсяги вантажопереробки контейнерів в ДП «ІМТП» зростали в середньому на 37%, однак ситуація, яка склалася внаслідок рецесії 2009 року, коли відбувся обвал світового контейнерного трафіку, болісно відгукнувся і на українських портах. Для порту Іллічівськ, це означало падіння в 2009 році показників вантажопереробки контейнерів на 62% відносно показників 2008 року (Таблиця 3.3).

Таблиця 3.3

Роки	Вантажообіг	Динаміка (+/-) в % до попереднього року
2005	291 тис. TEU	
2006	325 тис. TEU	+ 11 %
2007	532 тис. TEU	+ 64 %
2008	670 тис. TEU	+ 26 %
2009	256 тис. TEU	- 62 %
2010	301 тис. TEU	+ 17 %
2011	259 тис. TEU	- 14%

Проте поступове відновлення об'ємів контейнерних перевезень в Чорноморському регіоні розпочалось слідом за поступовим ростом валового національного продукту (Таблиця 3.4).

Таблиця 3.4

**Динаміка ВВП та переробки контейнерів
країн Чорного моря, 2009-2010рр. (без Туреччини)**

	Болгарія		Грузія		Румунія		Росія		Україна	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Ріст реального ВВП за рік, (%)	-5,0	0,2	-4	2	-7,1	0,8	-7,9	4	-14,1	4,2
Перероблено контейнерів, TEU	140	141	182	198	594	688	356	408	512	652
Контейнерна динаміка, %	-27	0,01	-28	9	-57	16	-17	15	-42	27

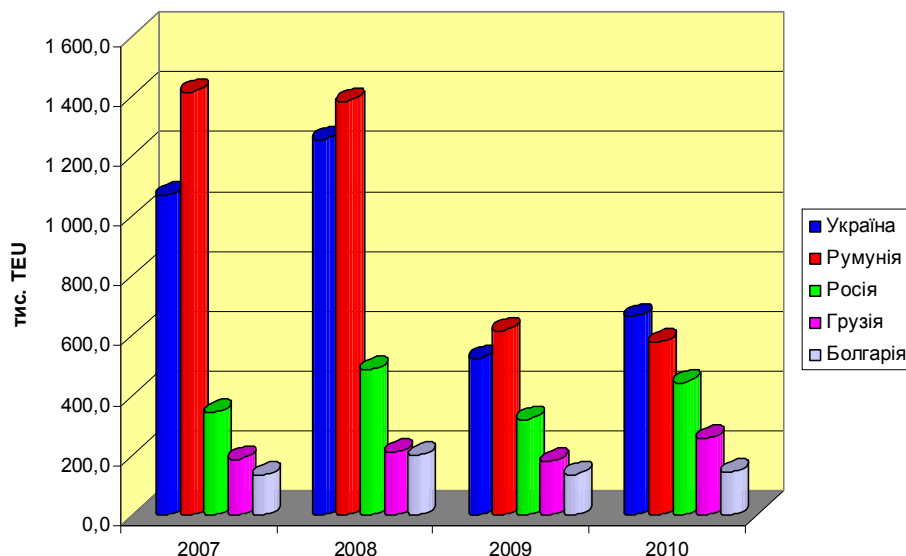
Як видно з Таблиці 3.4, темпи відновлення ВВП в Україні в 2010 році перевищили російські. Що стосується країн Європейського Союзу, а саме Румунії та Болгарії, то темпи відновлення в цих країнах достатньо повільні – лише 0,8% в Румунії та 0,2% в Болгарії. В Грузії ВВП зріс на 2%.

Ситуація з перевалки контейнерів свідчить, що Україна в цілому втратила в 2009 році більшу частину своїх обсягів з контейнерних перевезень, переробив трохи більше 0,5 млн. TEU. У 2010 році переробка зросла – і було перероблено на 140 000 TEU більше, що означає більш ніж 27% зріст у порівнянні з 2009 роком (зріст переробки контейнерів в Одеському порту склав майже 38%, в ДП «ІМТП» зріст переробки контейнерів був не такий значний – лише 17%).

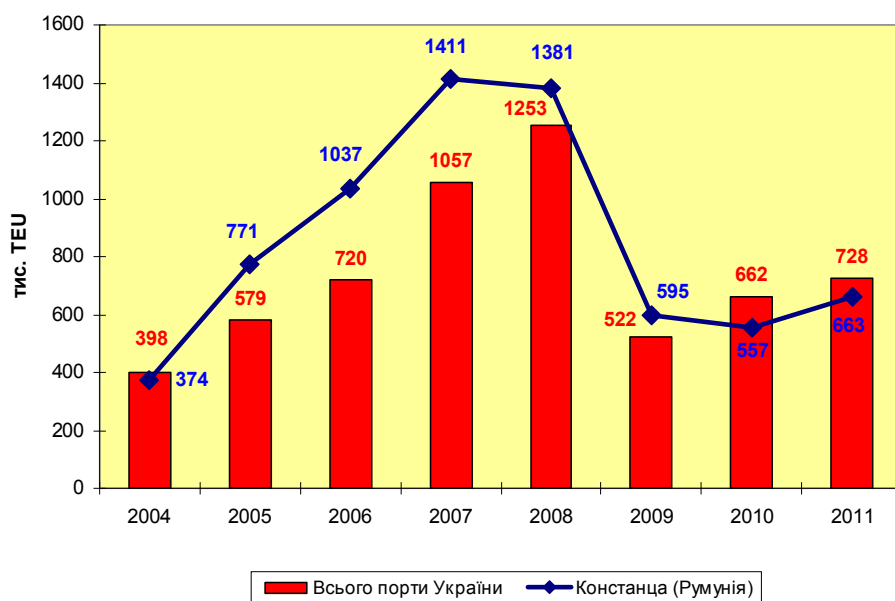
Основним регіональним конкурентом українських контейнерних портів є румунська Констанца. В порту Констанца в 2002 році була виділена територія із спеціальною огорожею і станом, а також впроваджені певні умови для траншипменту, частка якого складає, в середньому, близько 60% контейнерообігу порту. В попередні роки до 20% контейнерного вантажопотоку для українських споживачів перевалювалось у порту Констанца, але це змінилось, як продемонстрував спад 2008 року в контейнерних вантажопотоках в цьому порту після років зростання.

Слід зазначити, що українські порти вперше після 2004 року, коли вони були лідерами, вийшли на перше місце в Чорноморському регіону (Діаграма 3.6), вже суттєво випередивши свого традиційного конкурента – порт Констанца (Діаграма 3.7).

Діаграма 3.6



Діаграма 3.7



Чотири контейнерні термінали в порту Констанца (Таблиця 3.5) управляються компаніями Socer, Constanta South Container Terminal, Umex SA CTA та APM Terminals Romania (з 2009 року працює як логістичний центр). Характеристики причалів, що обслуговуються цими операторами:

Таблиця 3.5

Назва терміналу/оператору	Параметри причалів		Потужність (TEU на рік)
	Довжина (м)	Глибина (м)	
SOCEP	450,0	12,5	200 000
Constanta South Cont. Terminal	1045,0	16,0	1 300 000
Umex SA CTA	200,0	11,0	50 000
APM Terminals Romania	238,0	10,0	50 000

Іншими портами-ХАБами, які здійснювали траншипмент для українських контейнерних вантажопотоків, були: Хайфа (Zim Shipping), Стамбул (MSC), Мальта (CMA CGM) та Джойа Тауро (Maersk).

Покращення портової інфраструктури та прийняття змін до Закону України «Про транзит вантажів», яким на законодавчому рівні встановлена процедура «вільної практики» (траншипменту) в українських портах, зробила українські порти більш привабливими для прямих сервісів, і цей процес продовжується з врахуванням наявних та запланованих до будівництва контейнерних потужностей.

ДП «ІМТП» поступово стає контейнерним ХАБом за прикладом Констанци для портів України, Грузії та Росії. Це обумовлено низкою причин (Схема 3.1):

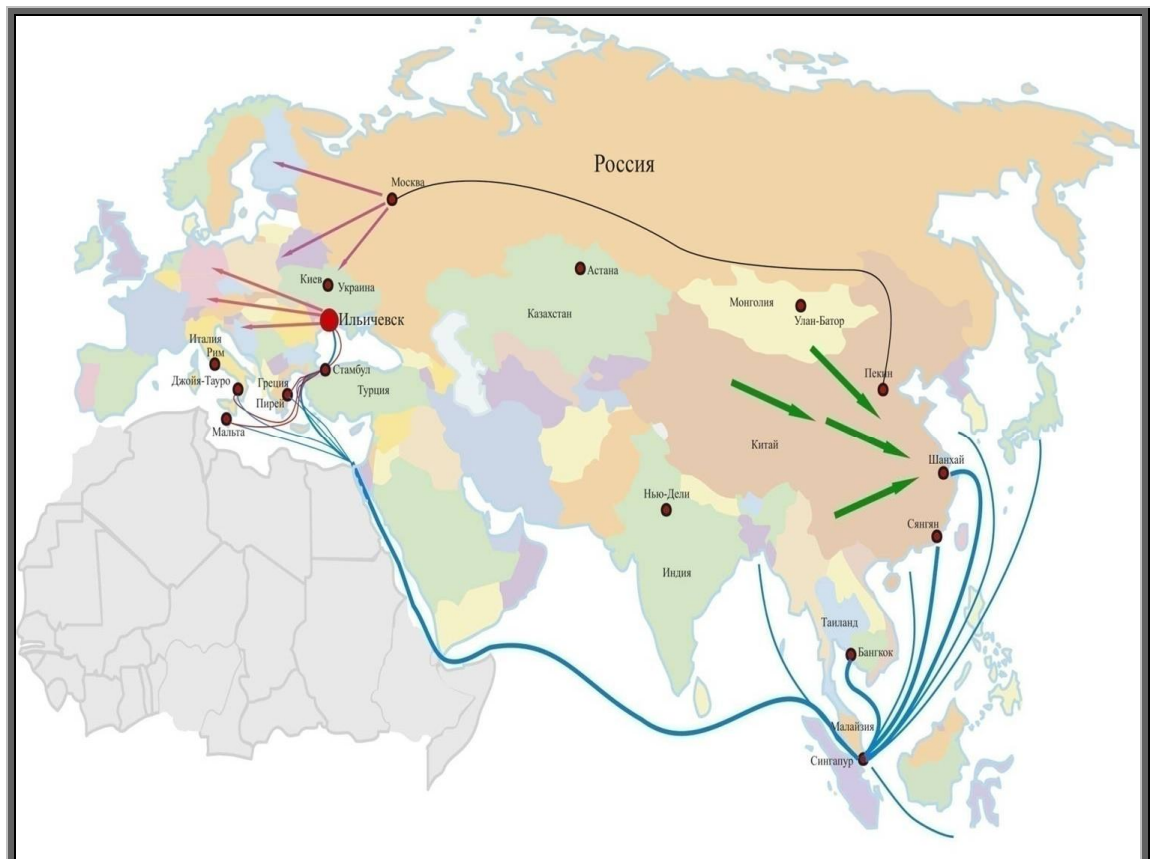
по-перше: дотримання ряду географічних умов, серед яких, перш за все, вдале географічне розташування;

по-друге: операційні умови, серед яких глибини біля причалів, такі в яких є потреба, достатня пропускна спроможність терміналів, наявність необхідного перевантажувального обладнання;

по-третє: можливості для збільшення контейнерних потужностей.

На ДП «ІМТП» відкрито 6-ть океанських контейнерних ліній (прямих сервісів): Maersk Line, CMA CGM, Zim, MSC, SCAV NOROSIA, K Line. Порт може приймати контейнеровози любого класу, які проходять через Босфор. Втім, контейнерні лінії обмежують розміри своїх суден і вважають, що межею комерційно оправданою контейнероємністю є судна місткістю 9000 TEU.

Схема 3.1



Огляд існуючих та майбутніх українських та чорноморських контейнерних потужностей свідчить про наступне.

Після введення в дію в IV кварталі 2008р. контейнерного терміналу «Бруклін-Київ» в Одеському порту, завершення будівництва в 2009 році терміналу «TIS-контейнер» в порту Южний та початком реалізації в 2010 році будівельного проекту «Розвиток Карантинного молу в ДП «ОМТП» (оператор «ГПК Україна»), контейнерні потужності України становлять (Таблиця 3.6):

Таблиця 3.6

Назва Порту / терміналу	Потужність, тис. TEU	Розрахункова пропускна спроможність, тис. TEU
ДП «ОМТП»	1 150	800
«ГПК Україна» (Одеса)	800	580
«Бруклін-Київ» (Одеса)	250	175
«TIS-контейнер» (Южний)	400	280
ІСНУЮЧІ ПОТУЖНОСТІ:	2 565	1 835
«ГПК Україна» - Карантинний мол (Одеса)	600 (очікувана)	420 (очікувана)
ВСЬОГО:	3 165	2 255

У питанні прогнозів стосовно розподілу вантажопотоків контейнерів (в т.ч. траншипменту) між портами Чорноморського регіону, приймається до уваги, що порти Азовського моря не мають сприятливих умов для обслуговування контейнерного флоту у зв'язку з тим, що море взимку замерзає, а його глибини (5-7м) не дозволяють приймати великовантажні судна. На Кримському півострові недостатній розвиток залізничних та автомобільних доріг, гірські умови ландшафту. Необхідність значних капіталовкладень для будівництва доріг об'єктивно не дозволяє прогнозувати розвиток значних обсягів контейнерних перевезень через порти півострова у найближчі 10-15 років.

Географічні умови прикавказького регіону Росії та несприятливі погодні умови в районі порту Новоросійськ восени, взимку та навесні, дають підстави прогнозувати, що контейнерні потужності російських портів на Чорноморському узбережжі не зможуть в повній мірі забезпечити попит на контейнерні перевезення півдня та центральної частини Росії. Це призведе до значного збільшення обсягу перевезень транзитних російських контейнерів через порти «Великої Одеси».

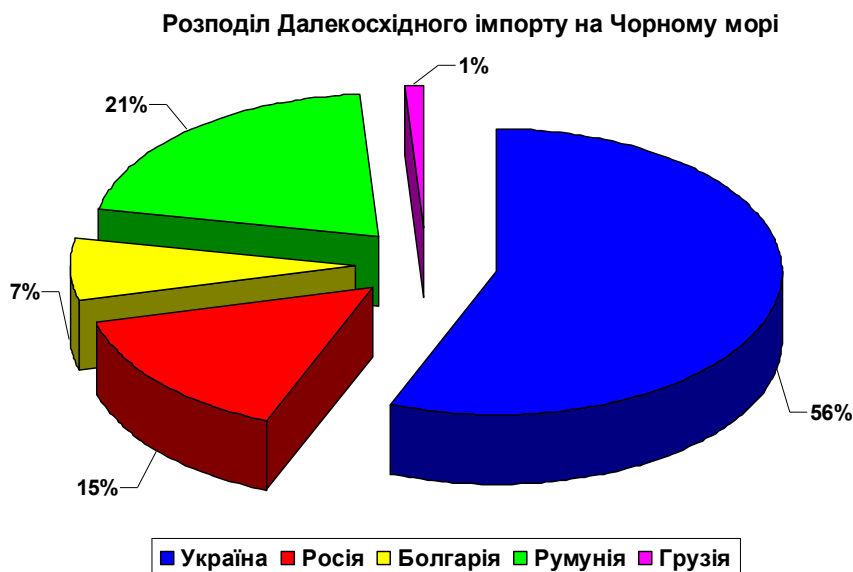
Ріст економік країн закавказького регіону та Середньої Азії, стимулює розвиток грузинських портів і, в першу чергу, порту Поті, через який проходять декілька міжнародних транспортних коридорів, в т.ч. і коридор TRACECA (Європа-Кавказ-Азія). На сьогоднішній день контейнерні потужності порту є незначними (250 тис. TEU на рік), без достатніх глибин біля причалів (до 8,5м). Однак, згідно з вже оприлюдненими планами, в найближчі 5-7 років в порту планується будівництво нового контейнерного терміналу потужністю 1 200 тис. TEU на рік та глибинами до 16,0м біля причалів.

Значний інтерес та наполегливі дії Балтійських портів країн ЄС (Польща, Литва, Латвія, Естонія та, у певній мірі, Германія), а також ініціатива

Скандинавських країн, дозволяє прогнозувати розвиток контейнерних перевезень на шляху Балтика-Чорне море лініями: Клайпеда – Одеса/Іллічівськ, Рига – Іллічівськ, Гданськ/Гдиня - Одеса/Іллічівськ (у майбутньому також Гамбург і Таллінн) з виходом через Чорне море до портів Кавказу та Туреччини. Наявність автомагістралі Київ-Одеса, високий розвиток залізничних доріг в одеському регіоні та затверджені плани будівництва кільцевого автокоридору навколо Чорного моря, який буде проходити відгалуженнями через Одесу та Іллічівськ, дають можливість прогнозувати, що майже весь обсяг експортно-імпортних та транзитних перевезень в Україні буде і далі здійснюватись головним чином через порти «Великої Одеси»: Одеса, Іллічівськ, Южний.

У порівнянні з іншими країнами, в Україні кількість імпортних контейнеризованих товарів на душу населення більше ніж у Румунії, але набагато менше ніж у Франції та Германії. Проте, всі чотири країни відчутно поступаються у цих показниках Південній Кореї. Потенціал росту імпорту в Україні великий, оскільки економіка розвивається і прибутки населення зростають. Розподіл імпортних контейнеропотоків між країнами Чорного моря залишився, у процентному співвідношенню, незмінним у порівнянні з докризовим періодом. Більше 55% азіатського імпорту припадає на Україну, на другому місті з 21% залишається Румунія (Діаграма 3.8):

Діаграма 3.8



У Європі споживча впевненість зростає, але значно повільніше, ніж підприємницька активність. На напрямку Дальній Схід – Європа обсяги перевезень зростають стабільно. В цілому, якщо говорити про річні об'єми імпорту із Азії в Європу, вони будуть вище ніж у 2009 році приблизно на 12%. Європейський середньомісячний імпорт коливається в межах 1,0-1,2 млн. TEU вже протягом останніх двох-трьох років.

Споживчий попит – ключовий фактор, на якому слід концентруватися. Сьогодні і в Європі, і в Північній Америці він зростає, причому позитивні зміни спостерігаються у сфері роздрібного продажу, найбільш «тонкому» індикаторі економічного стану. У майбутньому, можна очікувати постійне зростання

міжнародної торгівлі та перевезень, але найбільш повільний ніж спостерігався до кризи у 2009 року.

Потенціал траншипменту всіх країн Середземно-Чорноморського басейну в 2009 році не перевищував 1,8 млн. TEU, а у 2020 році він складе майже 3,5 млн. TEU. При цьому загальний потенціал траншипменту чорноморських країн в 2010 році був незначним, що стосується України – не більш ніж 200 000 TEU. У 2020 він досягне приблизно 1,2 млн. TEU. Таким чином, при дотриманні всіх необхідних умов, ці 1,2 млн. TEU можна додати до прогнозованих 2,1 млн. TEU експортно-імпортних контейнеропотоків вже через 10 років.

Що стосується характеристики контейнерних потоків, щодо їх експортної та імпортної складової, на українських терміналах спостерігається постійне зростання переробки експортних контейнерів, причому мова йде саме про завантажені контейнери. Це є наслідком декількох причин. Перша причина – зростання контейнеризації низки навалювальних вантажів (наприклад зерна) та металопродукції. Відновлення балансу між імпортними та експортними навантаженими контейнерами – позитивна динаміка для України. В цілому, приймаючи до уваги, що обсяг генеральних вантажів зовнішньої торгівлі України, Росії, Білорусії та Казахстану, які перевозяться в контейнерах, не перевищує 35% від загального обсягу їх перевезень, що менше світового середнього показника більше ніж у 2 рази, де біля 70% генеральних вантажів вже транспортуються в контейнерах, слід очікувати, що подальший розвиток економіки та реорганізація транспорту країн Східної Європи та Азії, призведе до вирівнювання цього показника і частка генеральних вантажів, що транспортується в контейнерах в/із цих країн значно збільшиться. Додатково це буде стимулюватись наполегливими заходами світових контейнерних операторів до мінімізації перевезення порожніх контейнерів у зворотному напрямку за рахунок контейнеризації не тільки тарно-штучних вантажів, і не тільки взагалі генеральних вантажів, але і насипних та навалювальних вантажів, що вже має місце у транзитних та експортних відправках через ДП «ІМТП» за рахунок створення ділянки комплектації контейнерів (container freight station), яка за своїми техніко-технологічними можливостями має сприятливі умови для стафірування/розстафірування контейнерів генеральними, навалювальними, насипними та тарно-штучними вантажами.

Враховуючи вищевикладене, в українських портах до 2025 року передбачається приріст до 2,5-2,8 млн. TEU, тобто збільшення більш ніж у 3 рази у порівнянні з сьогоdnішніми обсягами. До того ж, вказані цифри не включають 1,2 млн. TEU траншипменту (Таблиця 3.7). Це означає, що для того, щоб задовольнити потреби контейнерного ринку Чорноморсько-Азовського регіону, необхідно збільшити існуючі в Україні контейнерні потужності, тобто створити простір для ще більшого зростання контейнерної пропускної спроможності терміналів.

Таблиця 3.7

Прогноз контейнерного вантажообігу ДП «ІМТП».

Сценарії – 2015-2020 рр.:

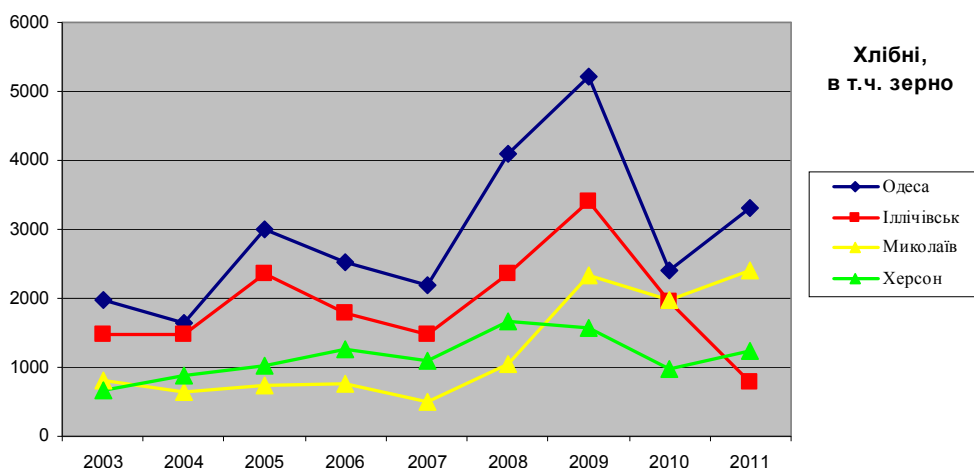
РІК	Валовий тоннаж, тис.тонн	Навантажені, TEU	Порожні, TEU	Разом, TEU
Існуючий вантажопотік				
2008	4 509,5	375 193	295 363	670 556
2009	2 455,0	172 643	84 182	256 825
2010	2 742,8	203 246	98 262	301 508
2011	2 203,6	162 328	97 661	259 989
Прогноз – Песимістичний варіант				
2015	2 459,2	182 700	107 300	290 000
2017	4 324,8	321 300	188 700	510 000
2020	6 529,6	485 100	284 900	770 000
Прогноз – Консервативний варіант				
2015	2 883,2	214 200	125 800	340 000
2017	5 936,0	441 000	259 900	700 000
2020	8 310,4	617 400	362 600	980 000
Прогноз – Оптимістичний варіант				
2015	4 644,0	346 500	203 500	550 000
2017	8 056,0	598 500	351 500	950 000
2020	13 568,0	1 008 000	592 000	1 600 000

➤ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ

Експорт зерна через порти України (Діаграма 3.9), у тому числі ДП «Іллічівський морський торговельний порт» (Таблиця 3.8), залежить від природних факторів (врожаю зернових) та заходів Уряду України (заборона або квотування експорту), але обсяги вантажопереробки саме зернових культур найбільш динамічно зростали за останні роки. Так, протягом 2007-2009рр., темпи зростання вантажопереробки зернових культур через ДП «ІМТП» досягали 30-36% на рік, а в цілому обіг зернових культур за цей час зріс в 1,9 разів.

Перевантаження зерна портами України (2003 – 2011рр.):

Діаграма 3.9



Таблиця 3.8

Роки	Вантажообіг, тис.т.	Динаміка (+/-) в % до попереднього року
2006	1 487,5	
2007	1 795,2	+ 17,0%
2008	2 359,2	+ 36,9%
2009	3 390,3	+ 30,4%
2010	1 952,6	- 58,0%
2011	790,9	- 59,4%

В 2010-2011рр. вантажопереробка зерна на експорт через порти України мала тенденцію до зниження внаслідок введення Урядом України квот на експорт хлібних, в т.ч. зернових вантажів.

За прогнозами експертів, сільське господарство в Україні є однією із складових частин економічного росту та розвитку країни. Перспективи розвитку сільського господарства України в напрямку збільшення обсягів збору зернових, дозволяють розраховувати на ріст експортного потенціалу цього виду вантажів незалежно від можливих коливань врожайності. За оцінками експертів, щорічний врожай зерна в Україні може сягати до 35-45 млн.тонн, при цьому більше половини може постачатися на експорт.

Однак сумарні потужності портів щодо одноразового зберігання зерна становлять 0,44 млн.тонн (з яких понад 79% - стаціонарні сховища), що разом з наявним парком вагонів-зерновозів (11,42 тис.од.) не забезпечують сучасних потреб накопичення суднових партій, через що, значна частка вантажоперевазки виконується за схемою «вагон-судно» («прямий» варіант). Найважливішим значенням для виконання комерційних умов з продажу зерна є підготовка та відвантаження на судно однорідних за якістю партій зернових вантажів, що у свою чергу обумовлює потребу в значній ємності портових зерносховищ (елеваторів).

Крім того, набув великого значення для завантаження українських портів транзит зернових вантажів з Росії та Казахстану, особливо приймаючи до уваги сприятливе географічне положення України.

Необхідно підкреслити, що найбільшу увагу при експорті зернових вантажів необхідно приділяти наявності чіткої системи транспортування, тобто можливості залізничного, автомобільного транспорту та торговельного флоту забезпечити виконання умов доставки зернових згідно з укладеними контрактами.

На 90% збільшення експорту зернових залежить від можливостей існуючої інфраструктури морських портів України. В той же час, загальносвітова система торгівлі зерновими, орієнтована саме на морські перевезення. Всі найбільші країни-виробники зернових - США, Канада, Австралія, Аргентина та інші, для експорту зерна використовують морський транспорт. У свою чергу держави-імпортери (країни ЄС, Близького Сходу, Африки та Азії) створили і постійно розвивають саме таку інфраструктуру

доставки та переробки зернових, яка розташована поблизу великих морських портів.

Таким чином, поряд з вирішенням проблеми виробництва і якості зернових, гостро встає питання збільшення можливостей морських перевезень сільськогосподарської продукції. Вже сьогодні необхідно впровадити цілий комплекс заходів щодо вдосконалення та розвитку існуючої в Україні інфраструктури морських перевезень зернових. Це питання, пов'язано з:

- доставкою зерна в порти;
- збільшенням місткості складів для зернових вантажів;
- наданням послуг з доведення якості зернових до необхідної кондиції і проведення їх якісного аналізу;
- забезпеченням перевалки товарного зерна з митним оформленням і страхуванням вантажів та ін.

Одним із шляхів вирішення питання щодо збільшення обсягів експорту зернових вантажів, є створення спеціалізованих перевантажувальних комплексів на базі портових елеваторів. При наявності значних вантажопотоків, особливе значення має можливість створення спеціалізованих причалів (в т.ч. пірсів) для надання послуг саме елеваторам, що забезпечить прийом суден дедвейтом 70-100 тис.тонн.

Собівартість вантажно-розвантажувальних робіт при роботі спеціалізованого перевантажувального комплексу з використанням портових елеваторів значно нижче, ніж виконання вантажопереробки зерна на універсальних комплексах тому, що при наявності елеваторних ємностей максимально використовується пропускна здатність залізничного фронту, можливості з завантаження суден при несприятливих метеорологічних умовах і т.п. Портові елеватори повинні мати у своєму розпорядженні велику приймальну здатність з залізничного та автомобільного транспорту, а також високопродуктивне устаткування для навантаження суден.

Незважаючи на можливі річні коливання, Україна має стійку тенденцію до нарощування виробництва зернових. Основні споживачі сільськогосподарської продукції України (імпортери) - країни Азії, Африки і Європи.

Визначальним для експортного потенціалу України, є будівництво нових і модернізація вже існуючих портових елеваторів.

➤ ПЕРЕВАЛКА РУД КОЛЬОРОВИХ МЕТАЛІВ та інших ВАНТАЖІВ НАВАЛОМ

Перевалка рудних вантажів через українські порти - важливіша стаття українського експорту і значне джерело отримання прибутків портовим господарством країни. За останні роки спостерігалось збільшення обсягів експорту українського залізрудного концентрату на фоні фактичної відсутності спеціалізованих перевантажувальних потужностей в Чорноморсько-Азовському регіоні (Таблиця 3.9), в тому числі, це стосується і портів Росії.

Існуюча орієнтація портів з переробки навалювальних вантажів не враховує перспективи перевалки імпорту руд кольорових металів (марганцева та нікелева) для потреб металургійних комбінатів України. За виключенням терміналів в портах Южний, Іллічівськ та TIS, в Україні відсутні достатньо потужні комплекси для прийому імпортного навалу, якій є одним з перспективних вантажопотоків.

Пропускна спроможність рудних терміналів України в 2012 році:

Таблиця 3.9

Назва порту	Потужність, тис. тонн
Южний	9 000
Маріуполь	9 000
Миколаїв	6 000
Ізмаїл	4 000
Іллічівськ	3 500
Керч	3 500
Бердянськ	2 000
Термінал TIS – Руда	5 000
Всього:	42 000

Враховуючи значні потреби Китаю та Індії в залізорудному концентраті виробництва України і Росії, та плани гірничозбагачувальних комбінатів цих країн щодо збільшення в найближчі 5-10 років виробництва ЗРК на 10 млн.тонн, прогнозується дисбаланс між попитом та наявними портовими потужностями з перевантаження навалювальних вантажів.

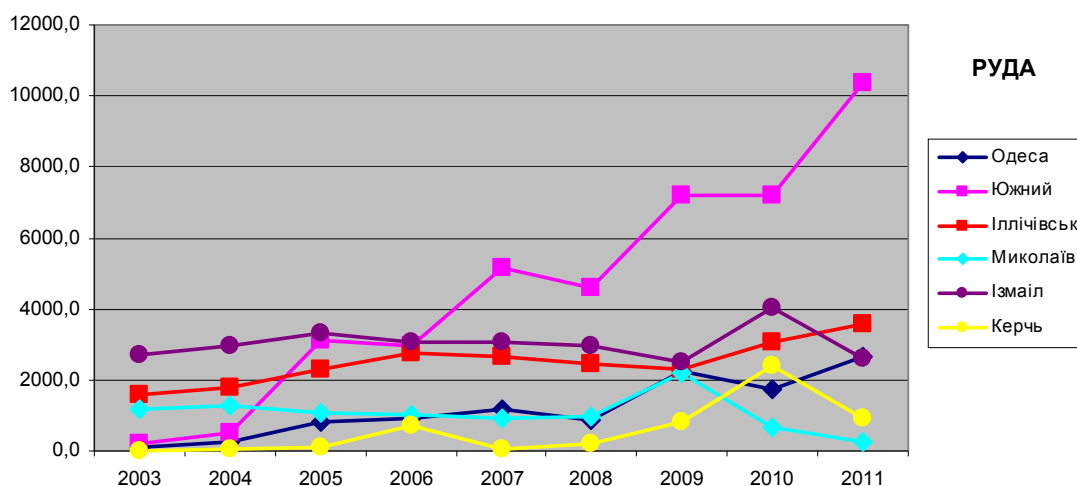
Вантажопотік руд кольорових металів через ДП «ІМТП» є достатньо стабільний (Таблиця 3.10, Діаграма 3.10):

Таблиця 3.10

Роки	Вантажообіг (тис.т.)
2006	2 756,7
2007	2 649,3
2008	2 456,9
2009	2 285,6
2010	3 042,7
2011	3 580,4

Однак, враховуючи будівництво в порту «Южний» нового спеціалізованого терміналу з перевантаження навалювальних вантажів, і в першу чергу руд кольорових металів, з 2015 року слід очікувати поступове зменшення вантажопотоку даної номенклатури вантажів через ДП «ІМТП».

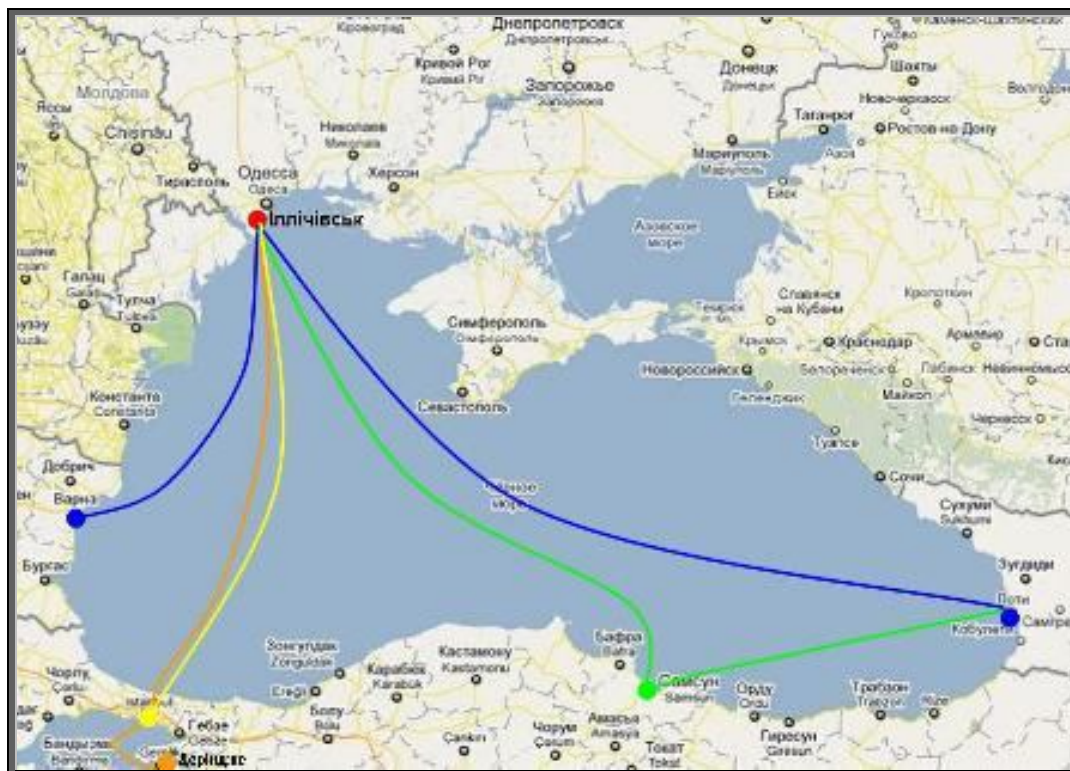
Діаграма 3.10



➤ ПОРОМНІ та РО-РО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Значення чорноморського ринку поромних і ро-ро перевезень неухильно зростає. У регіоні діє ціла система інтермодальних ліній - транспортних коридорів. Головною частиною транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія (TRACECA) є діючі на Чорному морі залізнично-поромні лінії: Варна - Іллічівськ - Поті/Батумі та Іллічівськ - Деріндже. На початку 2011 року відкрита нова автопоромна лінія Іллічівськ - Стамбул, готується до відкриття залізнично-поромна лінія Іллічівськ - Самсун - Поті (Схема 3.2; Таблиця 3.11).

Схема 3.2





Вантажопереробка залізнично-поромного комплексу ДП «ІМТП»:

Таблиця 3.11

Роки	Вантажообіг, тис.т
2006	1 453,9
2007	1 510,2
2008	1 154,4
2009	715,4
2010	755,3
2011	652,6

Іншим видом перевезень на Чорному морі, що швидко розвивається, є транспортування спеціалізованими суднами типу «ро-ро» легкових автомобілів. Найбільш затребувані на перевезеннях між регіонами Чорного моря судна «ро-ро» дедвейтом 3 500-7 000 тонн і місткістю 700-1 300 а/м, мінімальна осадка яких близько 5,5м. Сучасний «ро-ро» термінал повинен мати необхідні потужності та спеціалізовані причали з відповідною висотою над рівнем моря і, що саме головне, достатніми площами для накопичення та зберігання техніки. Серед портів, задіяних у «ро-ро» перевезеннях, найбільш розвинена інфраструктура «ро-ро» терміналів у портах Іллічівськ, Дериндже і Самсун.

Комплекс ДП «ІМТП» з обслуговування вантажів «ро-ро» є одним із самих великих у Чорноморському регіоні. Він здатний обслуговувати автопороми з осадкою до 9,0м, має дві складських площадки загальною ємністю до 11 тис. легкових автомобілів.

Про високу якість надаваних послуг з перевалки автомашин свідчить те, що комплекс приймає автомашини виробників із світовими іменами: «Форд», «Тойота», «Хюндай», «Рено» та ін. Відправлення автомашин з комплексу здійснюються двома способами: автомобілевозами та залізничним транспортом в т.ч. і з використанням поїзду комбінованого руху «Вікінг» (Іллічівськ – Клайпеда). Темпи росту обсягів переробки автотехніки збільшувались протягом 2006-2008рр. Відновлення та продовження цієї тенденції спостерігається і після спаду обсягів вантажопереробки в 2009 році (Таблиця 3.12).

Таблиця 3.12

Роки	Вантажообіг, од.
2006	40 291
2007	117 522
2008	248 465
2009	28 813
2010	50 052
2011	108 051



➤ **ВАНТАЖОПЕРЕРОБКА МЕТАЛОПРОКАТУ та ЧАВУНУ**

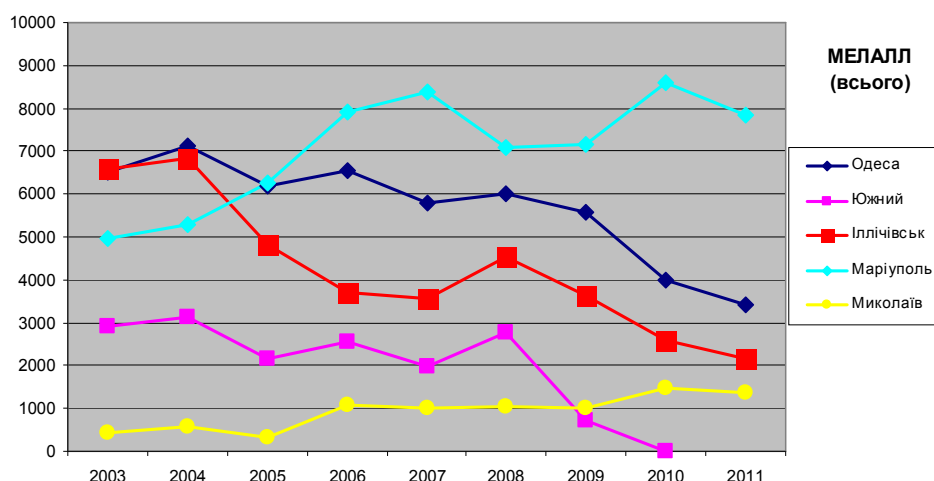
Вантажопереробка металопрокату через ДП «ІМТП» (Таблиця 3.13) становила:

Таблиця 3.13

Роки	Вантажообіг, тис.т.
2006	3 486,6
2007	2 568,7
2008	2 974,9
2009	2 329,1
2010	839,1
2011	347,4

Головні причини зменшення загального вантажопотоку металовантажів через ДП «ІМТП» (Діаграма 3.11) пов'язані з процесом підвищення залізничних тарифів в Україні і, відповідним, значним збільшенням вартості залізничних перевезень металу до порту від заводів, що розташовані в регіоні Донбасу (в першу чергу у Маріуполі), а також у Дніпропетровську та Запоріжжі і заходами металургійних підприємств та металотрейдерів у напрямку концентрації вантажопереробки металовантажів у портах, що розташовані безпосередньо біля металургійних заводів та на найменшій відстані від них, тобто у портах Маріуполь та Бердянськ. Додатковим фактором стала відміна в 2005 році т.з. «вирівнюючого коефіцієнту», який дозволяв урівняти вартість перевезення однієї тонни металу від металургійних комбінатів України до портів «Великої Одеси» (відстань від порту Одеса до порту Іллічівськ – 30км.). Це давало портам рівні початкові умови і, як наслідок, конкуренція між портами полягала у наданні більш якісних послуг вантажовласникам: інтенсивності обробки флоту та рухомого складу (залізничних вагонів), надання супутніх послуг. Внаслідок відміни «вирівнюючого коефіцієнту», вартість доставки 1 тонни вантажу до ДП «ІМТП» (в залежності від номенклатури), стала обходитись вантажовласнику на 0,5-1,0 дол.США дорожче, ніж до порту Одеса. Таким чином, реальний вплив на розподіл вантажопотоків спричинив той фактор, що Іллічівський порт розташований на найбільшій відстані від регіонів Донбасу, Запоріжжя та Дніпропетровська.

Діаграма 3.11



В останні роки на зменшення вантажопереробки металу в ДП «ІМТП» додатково вплинуло будівництво та введення в дію у порту Севастополь терміналу «Авліта», який належить групі СКМ, до якої відноситься металургійний комбінат «Азовсталь» та низка інших підприємств Донбасу. Глибини на підходах до терміналу не менше ніж у портах Одеса, Іллічівськ та Южний. Це дозволяє здійснювати дозавантаження великих суден (раніше ці операції здійснювались в ДП «ІМТП»), які на першому етапі були завантажені до прохідної осадки у Маріуполі.

Крім того, тенденції у розвитку перевезень металовантажів через порти пов'язані з активними заходами, що приймаються державними органами Росії з концентрації у власних портах усіх «вигідних» вантажопотоків, з якими ці порти можуть справитись.

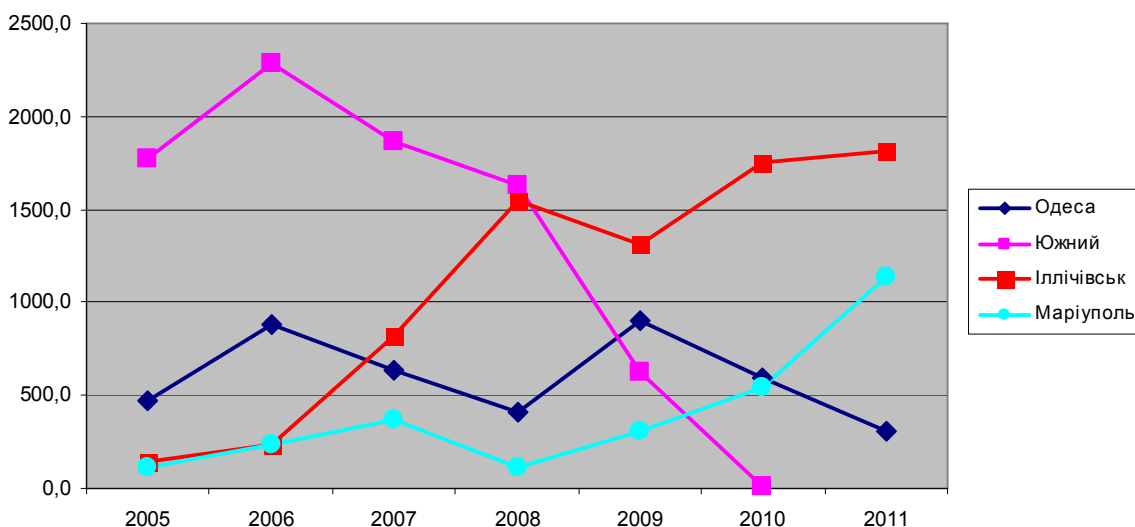
Таким чином, слід очікувати, що через ДП «ІМТП» будуть відправлятися на експорт незначні обсяги металовантажів з комбінату «АрселорМіттал Кривий Ріг» та дозавантажуватись судна продукцією металургійних заводів Запоріжжя і Донбасу.

Достатньо стабільним через ДП «ІМТП» є вантажопотік чавуну, в т.ч. російського транзиту (Таблиця 3.14). Незначне падіння в 2009 році обсягів вантажопереробки, достатньо швидко були перевищені (Діаграма 3.8).

Таблиця 3.14

Роки	Вантажообіг, тис.т.	Динаміка (+/-) в % до попереднього року
2006	234,7	
2007	817,1	+ 248,15%
2008	1 542,3	+ 88,76%
2009	1 312,1	-14,92%
2010	1 748,5	+ 33,26%
2011	1 815,4	+ 3,8%

Діаграма 3.8



➤ ВАНТАЖОПЕРЕРОБКА СІРКИ

Сірка, яка використовується нафтопереробними заводами та у хімічній промисловості, перевантажується в ДП «ІМТП» (Таблиця 3.15) на спеціалізованому комплексі, і її вантажообіг є достатньо стабільним протягом останніх років:

Таблиця 3.15

Роки	Вантажообіг, тис.т.
2006	712,5
2007	952,4
2008	1 739,4
2009	1 595,5
2010	1 806,2
2011	1 532,1

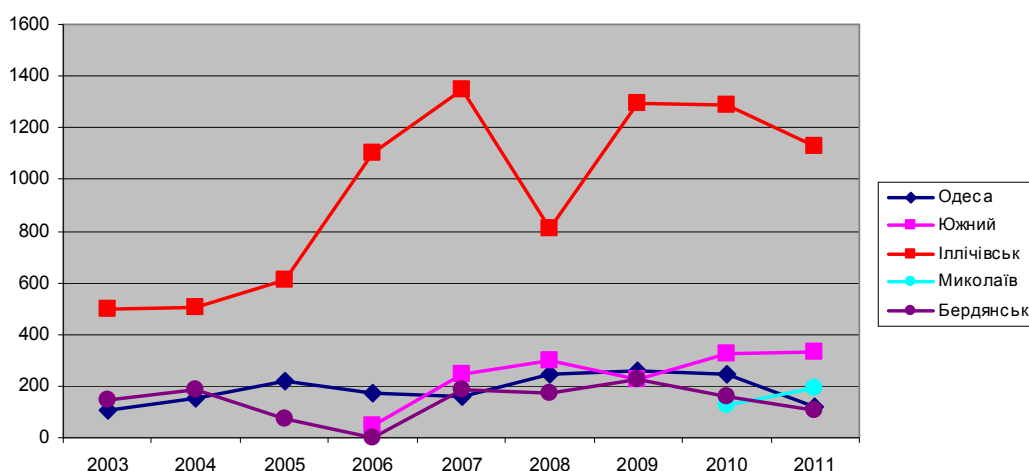
Враховуючи, що накопичення сірки її споживачами – хімічними виробництвами є неприпустимим, очікується, що вантажопотік транзитної російської та казахської сірки (комової та гранульованої) буде достатньо стабільним і надалі.

➤ ВАНТАЖОПЕРЕРОБКА РОСЛИННОЇ ОЛІЇ

ДП «ІМТП» є найбільш потужним портом України з перевантаження рослинної олії наливом (Таблиця 3.16; Діаграма 3.9):

Таблиця 3.16

Роки	Вантажообіг, тис.т.
2006	1 102,8
2007	1 348,7
2008	810,1
2009	1 293,1
2010	1 286,5
2011	1 129,5



Діаграма 3.9

Враховуючи ці обставини, можливо очікувати стабільний вантажопотік олії з поступовим щорічним зростанням.

ВИСНОВКИ

Спираючись на викладене, розроблено прогноз загального обсягу вантажообігу ДП «ІМТП» для 2015 р. і 2020 рр. (Таблиця 3.17). Обґрунтування загального прогнозного вантажообігу було виконано за двома сценаріями перспективного розвитку:

- оптимістичним;
- песимістичним (з урахуванням дії зовнішніх негативних для порту факторів протягом усього розрахункового періоду).

При прогнозуванні були також враховані:

- прогноз темпів розвитку світової економіки;
- прогноз зовнішньої торгівлі для провідних світових економік;
- конкурентне середовище на ринку портових послуг із урахуванням конкуренції між вітчизняними портами (державної та інших форм власності);
- конкуренції із закордонними портами;
- стан та перспективи розвитку провідних експортних, імпорتنих і транзитних вантажопотоків із проходженням через порт.

Таблиця 3.17

Прогноз обсягу та структура вантажообігу ДП «ІМТП» (млн.т)

Показники	Оптимістичний прогноз		Песимістичний прогноз	
	2015р.	2017р.	2015р.	2017р.
Загальний обсяг вантажообігу, в т. ч.:	18,0	26,8	15,1	20,4
Генеральні вантажі у т. ч.:	8,0	11,8	6,5	7,9
продукція чорної металургії (в т.ч. чавун)	2,2	2,8	2,0	2,5
контейнери	550 000 TEU/ 4,6	950 000 TEU/ 8,0	290 000 TEU/ 2,5	510 000 TEU/ 4,3
Вантажі наливом (олія)	2,0	2,5	1,6	2,0
Вантажі навалом у т.ч.:	8,0	12,5	7,0	10,5
зерно	3,0	7,0	2,5	5,5
сірка	1,8	2,3	1,5	2,0
руда, окатиш, ЗРК	2,7	2,2	2,5	2,0

Примітки:

- у розрахунках прийнята вага вантажу у 1 TEU – 8,45 тонн.
- обсяги вантажопотоків продовольчих груп спрогнозовані за умови відсутності обмежень на їх експорт та імпорт.

4. СТАН ВИРОБНИЧИХ ПОТУЖНОСТЕЙ ТА ПИТАННЯ, ЩО ПОТРЕБУЮТЬ ВИРІШЕННЯ

Головними питаннями, що потребують вирішення для приведення виробничих потужностей ДП «ІМТП» у відповідність з потребами транспортного ринку є:

- глибини на підхідному каналі та біля причалів порту вже не відповідають вантажопідйомності та розміру сучасних суден. Так, потребують збільшення глибини на підхідному каналі та операційної акваторії;
- частина перевантажувальних комплексів порту не адаптовано до наявної і перспективної структури вантажопотоків і потребує реконструкції і перепрофілювання у зв'язку з кардинальними змінами у номенклатурі вантажів, що перевантажуються портом;
- наявний парк кранової механізації не здатен забезпечити виконання перевантажувальних робіт з необхідною інтенсивністю, яку вимагають світові стандарти. В зв'язку з чим необхідне проведення оновлення та модернізація цього парку;
- пропускна здатність залізничних та автомобільних шляхів вже зараз не в повній мірі задовольняє потреби порту, а подальше збільшення вантажообігу неможливе без розвитку відповідної інфраструктури. Необхідна реконструкція існуючих та будівництво нових під'їзних і внутрішньопортових залізничних та автомобільних шляхів, а також розвиток залізничних станцій, що обслуговують порт;
- система енергозабезпечення в порту не в повній мірі здатна забезпечити роботу технологічного обладнання та перевантажувальної техніки у разі суттєвого збільшення виробничих потужностей. Потрібна повна реконструкція систем енергозабезпечення з елементами енергозбереження;
- для забезпечення безпеки виконання швартовних робіт, проводки суден і безпеки мореплавства на акваторії в межах зони відповідальності порту, особливо в зимовий період, необхідно оновлення суден портового флоту шляхом придбання буксирів потужністю 5 000 е.к.с. та більше для обслуговування великовантажних контейнеровозів та балкерів, із поступовим списанням застарілого флоту;

5. СТРАТЕГІЧНІ ЗАВДАННЯ ТА НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ДП «ІМТП»

До стратегічних завдань ДП «ІМТП» відносяться:

1) збереження порту як стратегічно важливого для України підприємства, з використанням відведеної в користування території та акваторії, гідротехнічних споруд, морських та сухопутних підходів і в'їздів, систем енергопостачання.

2) підвищення інтенсивності розвитку порту шляхом впровадження прогресивних організаційно-правових форм управління, вибраних на основі техніко-економічного обґрунтування та юридичного аналізу окремо по кожному інвестиційному проекту.

3) постійне проведення спеціального навчання персоналу порту, що займається вантажними та іншими операціями пов'язаними з небезпечними вантажами, з класифікації, пакуванням, маркуванням чи нанесенням знаків безпеки та інформаційних табло на упаковки, оформленням транспортних документів та інших.

4) впорядкування структури підрозділів соціальної інфраструктури шляхом передачі їх, як єдиних майнових комплексів до комунальної власності міста Іллічівськ та/або інвесторам на умовах договорів концесії.

5) створення на території порту професійно безпечного та екологічно чистого простору, привабливого для інвесторів та партнерів.

Пріоритетними напрямками розвитку порту на найближчий період є:

- створення сприятливих умов для збільшення міжнародних контейнерних перевезень;
- забезпечення випереджального зростання виробничої потужності над ростом вантажопотоку на 30% з метою створення сприятливих умов для залучення вантажів та виключення простоїв флоту;
- створення спеціалізованих комплексів для перевантаження вантажів відкритого зберігання;
- розвиток залізничних шляхів та автомобільних під'їздів до порту від головних автомагістралей країни;

6. ПРОЕКТИ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ, АКВАТОРІЇ та ВОДНИХ ПІДХОДІВ

Відповідно до Закону України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 року №4709-VI, **АДМІНІСТРАЦІЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ** утворюється з метою *«утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури...»* та *«організації та забезпечення безпеки мореплавства»*.

РЕКОНСТРУКЦІЯ ПІДХІДНОГО КАНАЛУ із ЗБІЛЬШЕННЯМ ГЛИБИН до 17,0м, БУДІВНИЦТВО РЕЙДОВОГО ПРИЧАЛУ №2 з ДНОПОГЛИБЛЕННЯМ ОПЕРАЦІЙНОЇ АКВАТОРІЇ, МАНЕВРОВОЇ ЗОНИ та ВОДНОГО ПІДХОДУ до 17,0м.

За останнє десятиріччя ДП «ІМТП» поступово втратив свою конкурентну перевагу в Чорноморсько-Азовському регіоні. У першу чергу це зв'язано в тим, що вантажовласники стали більш активно використовувати великотоннажний флот для зменшення видатків на фрахтових ставках. Дана тенденція призвела до появи на ринку суден класу Capesize і Post Panamax Plus з осадкою 14,0-16,5 метрів.

У зв'язку з цим ДП «ІМТП», який на даний момент має глибини на підхідному каналі 14,5м, а у причалів 7,5-13,5м, програє своїм основним портам-конкурентам: Констанца (Румунія), Новоросійськ (Росія), Южний (Україна). Для деякого вирівнювання ситуації, Порт почав здійснювати попереднє вивантаження (розліхтеровку) суден на зовнішньому рейді. Однак, з огляду на значне збільшення вартості вантажних робіт для вантажовласників (дозавантаження/розліхтерування балкерів на рейді призводить до подорожчання тонни ЗРК на 2-3 долл.США), а також впливу погодних факторів на строк вантажних робіт, це є тимчасовою мірою, яка кардинально не покращує ситуацію.

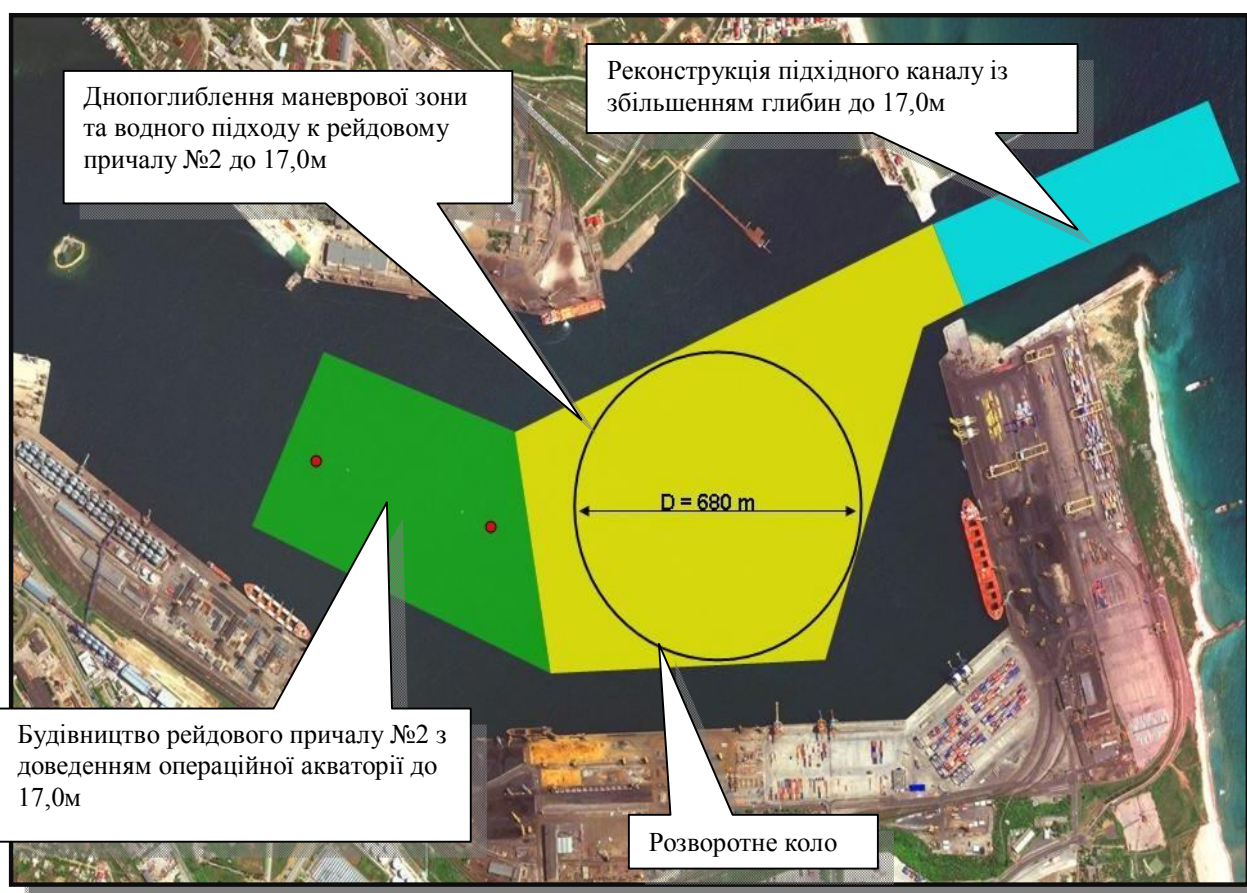
В 2011 році ДП «ІМТП» завершив реконструкцію південної огорожувальної шпори підхідного каналу, що, з урахуванням комплексу виконаних раніше робіт, дозволяє розпочати виконання робіт з днопоглиблення підхідного каналу до 17,0м.

Проектна документація щодо Реконструкції підхідного каналу із збільшенням глибин до 17,0м, виконана інститутом «ЧорноморНДІпроект».

Додатковим фактором необхідності реалізації проекту є звернення компаній, які в цей час вже співпрацюють з ДП «ІМТП» та потенціальних інвесторів щодо їх зацікавленості у використанні великовантажних суден з осадкою 16,0м для транспортування вантажів та бажанням інвестувати в будівництво/реконструкцію глибоководних причалів.

Головною метою реалізації проекту «Реконструкція підхідного каналу із збільшенням глибин до 17,0м, будівництво перевантажувального комплексу з рейдовим причалом №2 з днопоглибленням операційної акваторії, маневрової зони та водного підходу до 17,0м.» є:

- Створення технологічних та нормативних навігаційних умов для забезпечення заведення та постановки до рейдового причалу сучасних суден класу «Capesize» і «Post Panamax Plus» з осадкою до 16,0м для їх подальшої обробки в оптимальному режимі.
- Перенесення попередньої розліхтеровки з зовнішнього рейду на найбільш захищений природними та штучними умовами внутрішній рейд, що забезпечить:
 - значне покращення безпечних умов праці працівникам порту, які будуть зайняті на рейдових вантажних роботах;
 - підвищення рівня екологічної безпеки рейдових вантажних робіт;
 - більш безпечний режим роботи флоту;
 - збільшення інтенсивності обробки флоту та суттєво зменшить собівартість даних робіт.
- Створення оптимальних для вантажовласників умов для освоєння існуючих та перспективних вантажопотоків.
- Створення умов для подальшої реконструкції причалів під необхідну прохідну осадку та, у підсумку, відмови від рейдової обробки флоту.





Вихідні дані за проектом:

Найменування		Орієнтовні показники		
		Об'єм днопоглиблювальних робіт, м ³	Вартість, млн.грн.	Строк виконання робіт
Реконструкція підхідного каналу із збільшенням глибин до 17,0м		870 000	70,0	2013
Будівництво рейдового причалу №2 з днопоглибленням операційної акваторії, маневрової зони та водного підходу до 17,0м., в т.ч.:		2 981 700	268,4	2014-2015
1-й пусковий комплекс	Будівництво рейдового причалу №2 з доведенням операційної акваторії до 17,0м	1 066 400	96,0	
2-й пусковий комплекс	Днопоглиблення маневрової зони та водного підходу до рейдового причалу №2 до 17,0м	1 915 300	172,4	

Реалізація проекту створить умови для подальшої поетапної роботи із збільшення глибин біля причалів до 17,0м, після проведення їх відповідної реконструкції протягом 2014-2020рр..

Проект буде реалізовано за рахунок власних коштів ДП «ІМТП» з використанням кредиту вітчизняних банків та/або кредитних коштів міжнародних фінансових організацій, в т.ч. Європейського банку реконструкції та розвитку.

Розвиток АВТОМОБІЛЬНИХ ПІД'ЇЗДІВ до ДП «ІМТП»

Невідкладного вирішення потребує питання розвитку автомобільних під'їздів до ДП «ІМТП».

Враховуючи, що 90% контейнерів та біля 60% зернових вантажів доставляються в/з Порту магістральним автотранспортом, ДП «ІМТП» замовив в інституті «ЧорноморНДІпроект» розробку «Передпроектних пропозицій з розвитку автодорожньої транспортної інфраструктури ДП «Іллічівський морський торговельний порт» з урахуванням перспективних об'ємів перевезень на період до 2025 року».

Після проробки принципових рішень з розвитку інфраструктури автомобільного транспорту, що забезпечуватиме пропускну спроможність необхідного об'єму вантажів, включаючи внутрішньопортову та міську автотранспортні інфраструктури, були розроблені 2 маршрути з виводом транспорту на автодороги загальної мережі:

Маршрут №1

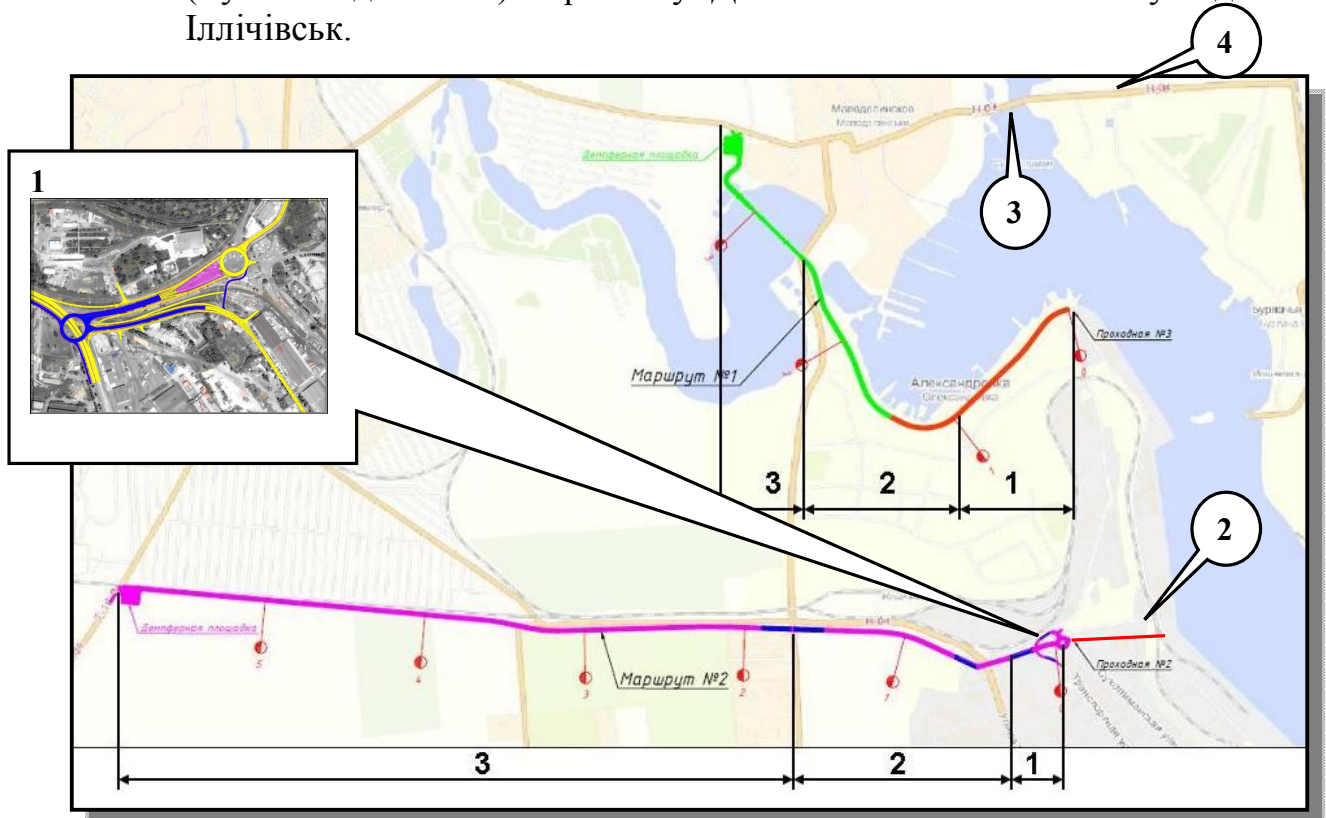
Від прохідної №3 по необладнаному узбережжю ДП «ІМТП», з виходом вздовж вул. Победа (с. Олександрівка), через лиман з виїздом на а/д Н-04 «Одеса-Іллічівськ».

Маршрут №2

Від прохідної №2, паралельно вул. Победа і а/д Н-04 (Велика Долина-Затока) з виїздом на а/д Т-1604 «Овідіополь-Одеса».

Додатково до будівництва зазначених маршрутів, необхідно усунення низки «вузьких» місць транспортної інфраструктури, шляхом:

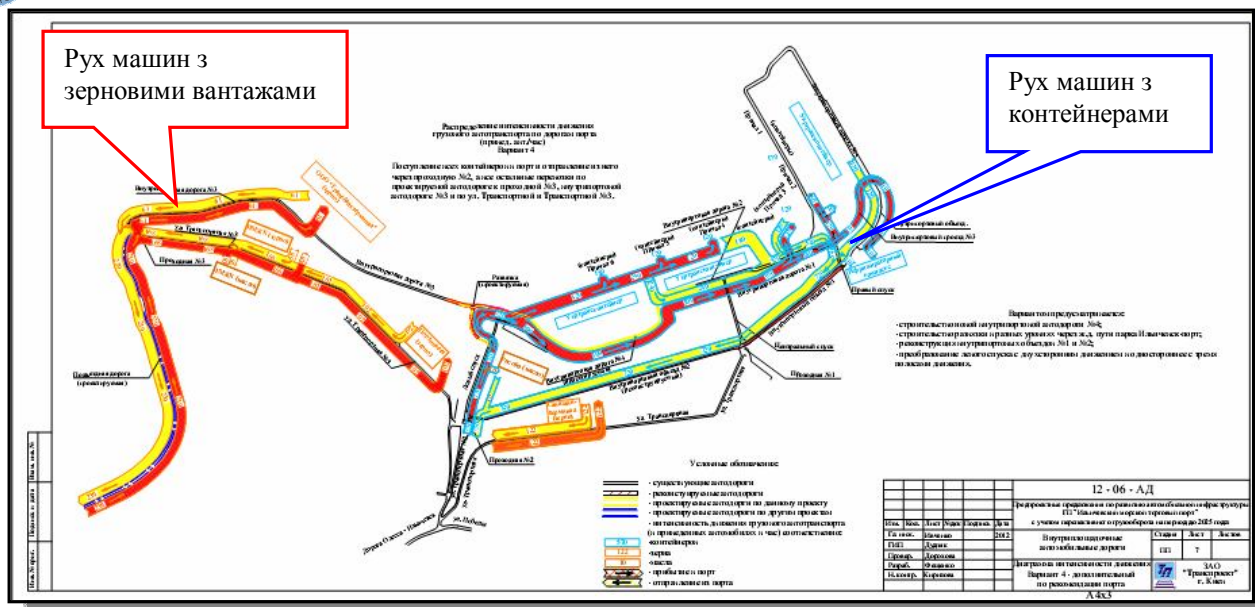
1. будівництва дворівневої транспортної розв'язки біля Другої прохідної ДП «ІМТП» (перетинаються шляхи з/на 1-ї, 2-ї, 3-ї прохідної порту, виїзд із Спеціалізованого вантажного комплексу №1).
2. будівництва дворівневої транспортної розв'язки на спуску від Другої прохідної в зоні причалу №11.
3. будівництва нового сучасного автомобільного мосту автодороги Одеса-Іллічівськ замість існуючого понтонного мосту між II та III басейнами Сухого лиману.
4. будівництва нової транспортної розв'язки в районі 5-го (мультиmodalного) терміналу ДП «ІМТП» на автошляху Одеса-Іллічівськ.



Зазначені Маршрути №№1,2 проходять по землях, які знаходяться у власності (розпорядженні):

- 1 - безпосередньо ДП «ІМТП»,
- 2 - Іллічівської міської ради,
- 3 - Молодіжненської сільської ради Овідіопольського району.

Будівництво зазначених маршрутів №1 та №2 дозволить розділити основні автотранспортні потоки з контейнерами та зерновими вантажами ще на під'їздах до м.Іллічівськ та ДП «ІМТП»:



Для забезпечення розвитку автотранспортної інфраструктури, необхідно здійснити відведення відповідних земельних ділянок.

Очікувана вартість робіт (відповідно до попередніх розрахунків «ЧорноморНДІпроект»):

Внутрішньопортові дороги	290	млн.грн.
Маршрут № 1	193	млн.грн.
Маршрут № 2	189	млн.грн.
ВСЬОГО:	672	млн.грн.

Роботи будуть виконуватись поступово з урахуванням розвитку існуючих та будівництва нових терміналів і комплексів **із залученням коштів портових операторів-інвесторів.**

Розвиток ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Відповідно до норм Єдиного технологічного процесу роботи ДП «ІМТП» та залізничної станції Іллічівськ-Порт, добова переробна потужність складає:

- станції Іллічівськ-Порт – 755 вагонів,
- ДП «ІМТП» - 865 вагонів.

За результатами роботи ДП «ІМТП» (основна виробнича територія):

- в 2008 році перероблено 202 370 вагонів (554 вагона/добу).
- в 2011 році перероблено 143 943 вагони (394 вагона/добу).

Набуття чинності Законом України «Про морські порти України» та залучення компаній-інвесторів до розвитку існуючих та будівництва нових перевантажувальних потужностей на портових об'єктах, визначених Програмою розвитку ДП «ІМТП», призведе до зростання обробки вагонів (за попередніми розрахунками, обробка вагонів сягне 900-950 вагонів на добу в 2020-2025рр.).

Для вирішення питання щодо розвитку залізничної інфраструктури як ДП «ІМТП», так і станції Іллічівськ-Порт, ДП «ІМТП» замовив в інституті «ЧорноморНДІпроект» розробку «Передпроектних пропозицій з розвитку залізничної транспортної інфраструктури ДП «Іллічівський морський торговельний порт» з урахуванням перспективних об'ємів перевезень на період до 2025 року».

Схема розвитку станції Іллічівськ-Порт

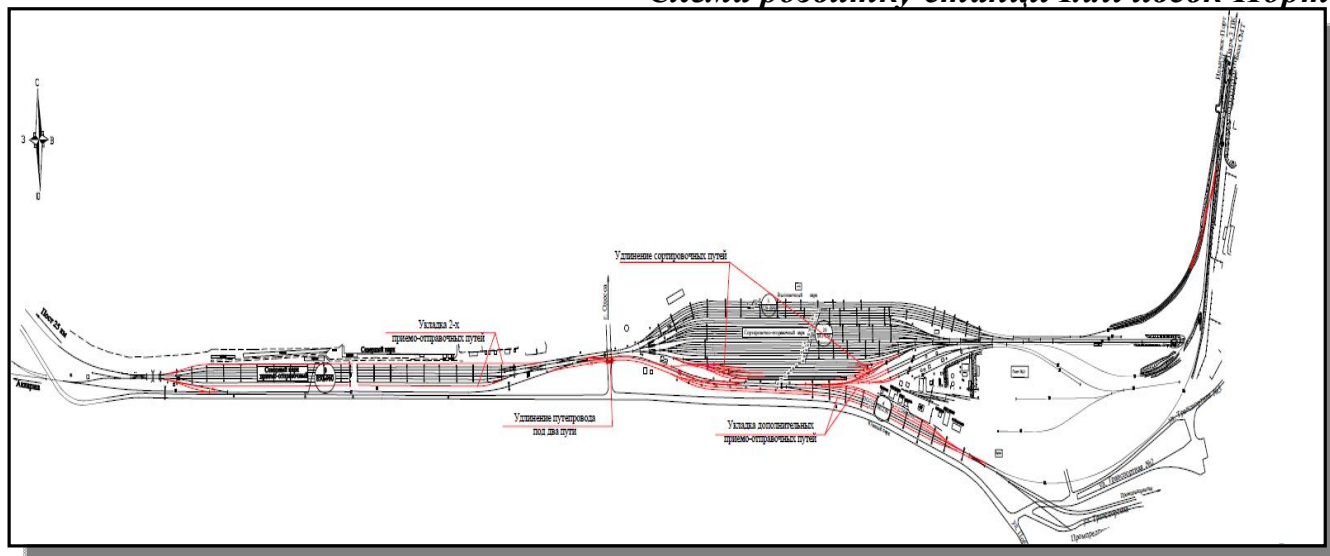
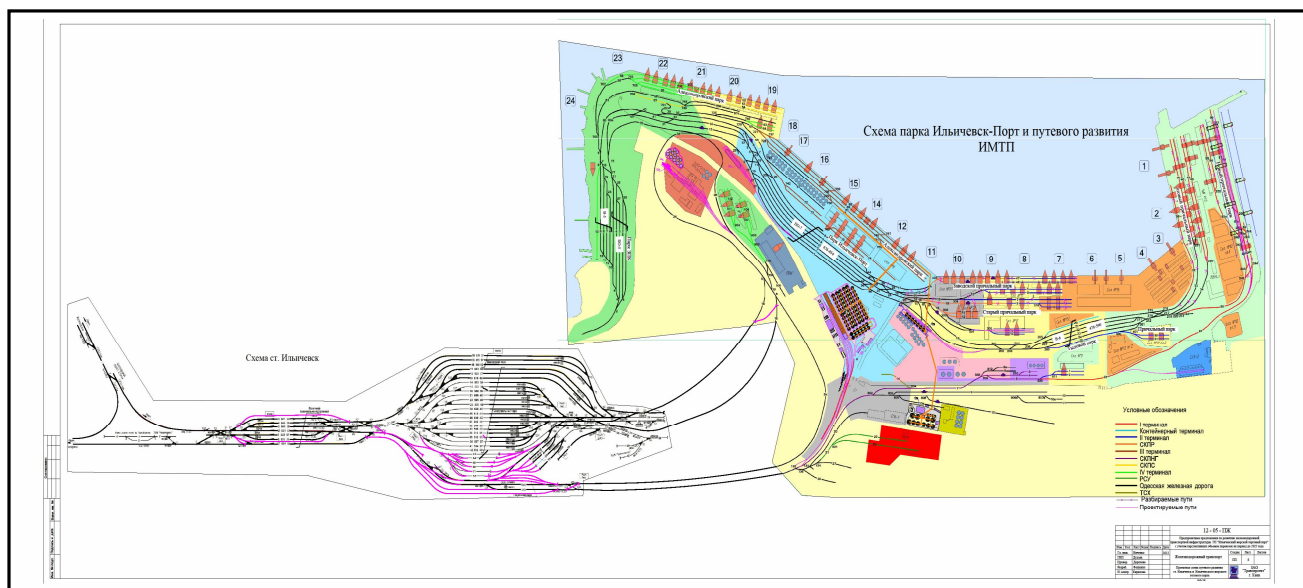


Схема розвитку залізничної інфраструктури



Передпроектні пропозиції «ЧорноморНДІпроект» стосуються як реконструкції існуючих внутрішньопортових залізничних шляхів, так і будівництва нових (в т.ч. і під'їзні колії до нових терміналів та комплексів), а також розвитку інфраструктури залізничної станції Іллічівськ-Порт.

Для забезпечення розвитку залізничної інфраструктури необхідно здійснити відведення відповідних земельних ділянок.

Комплекс заходів та необхідна сума інвестицій для розвитку внутрішньопортової залізничної інфраструктури, будуть визначені під час



розробки відповідних проектів та робочої документації щодо будівництва/реконструкції терміналів та комплексів.

Очікувана вартість робіт з розвитку залізничної станції Іллічівськ-Порт (відповідно до попередніх розрахунків «ЧорноморНДІпроект») – 115 млн.грн. Фінансування робіт з розвитку/будівництва нових залізничних шляхів, в т.ч. станції Іллічівськ-Порт, буде здійснюватись за рахунок коштів портових операторів.

Оновлення парку ПОРТАЛЬНИХ КРАНІВ

➤ ПРОГРАМА МОДЕРНІЗАЦІЇ ПОРТАЛЬНИХ КРАНІВ

Конструктивні особливості і технічні характеристики кранів типу «Сокіл» та «Кондор», зумовлюють економічну доцільність їх модернізації, що дозволить збільшити експлуатаційний ресурс кранів на строк до 10 років при зниженні капітальних витрат у декілька разів в порівнянні з витратами на придбання нового устаткування.

Для підвищення комерційної привабливості, розвитку програми технічного переоснащення та зменшення фінансових витрат, ДП «ІМТП» разом із заводом «KE Kranbau Eberswalde AG» (Німеччина) розроблена програма модернізації портальних кранів «Кондор», «Сокіл» зі збільшенням найважливіших технічних параметрів: висота підйому та вантажопідйомність.

Програма передбачає здійснення модернізації десяти кранів, у тому числі:

- портальний кран «Кондор» - 5 одиниць;
- портальний кран «Сокіл» - 5 одиниць;

Переваги запланованої модернізації:

Встановлення сучасного програмного забезпечення, що дозволяє забезпечувати оптимальні режими роботи механізмів із програмуванням основних рухів.

Період повної модернізації одного крана становить 3-5 місяців, залежно від модифікації крана, а період постачання нового крана 14-18 місяців (з урахуванням монтажу).

Вартість проведення повної модернізації - 45-55% від вартості придбання нового крана з аналогічними технічними параметрами, що дозволить порту заощадити близько 1,5 млн.Євро при модернізації кожного портального крана.

Сучасні характеристики модернізованих портальних кранів «Кондор», «Сокіл» дозволять обробляти флот і залізничні вагони з більшою інтенсивністю.

Графік модернізації – 2 крани на рік

Термін реалізації – 2009 - 2014 рр.

Обсяг фінансування: 2013 – 43,0 млн.грн.

2014 – 45,0 млн.грн. (орієнтовно)

Проект буде реалізовано за рахунок власних коштів ДП «ІМТП» з використанням кредитів вітчизняних банків.



➤ **ПРИДБАННЯ НОВИХ ПОРТАЛЬНИХ КРАНІВ**

Враховуючи рівень зносу порталних кранів, що в цей час використовуються для перевантаження сірки та чавуну, і з метою недопущення зривів вантажних робіт відповідно до змінно-добового плану, передбачено придбання 4-х порталних кранів типу «Сокіл» в/п 32 тонни.

Термін реалізації – 2013-2014 рр.

Обсяг фінансування: 2013 – 30,0 млн.грн.

2014 – 60,0 млн.грн.

Проект буде реалізовано за рахунок власних коштів ДП «ІМТП» з використанням кредитів вітчизняних банків.

**ЗАХОДИ з підвищення ЕНЕРГОЕФЕКТИВНОСТІ та
ЕНЕРГОЗБЕРЕЖЕННЯ**

➤ **РЕКОНСТРУКЦІЯ та БУДІВНИЦТВО ОБ'ЄКТІВ
ЕНЕРГОПОСТАЧАННЯ**

Впровадження нової перевантажувальної та іншої техніки на причалах порту, вимагає будівництва нових та реконструкції існуючих систем енергопостачання, а саме:

- Будівництво і реконструкція існуючих систем енергопостачання причалів №№ 10, 11, 12, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 22;
- Реконструкції існуючої системи енергопостачання спеціалізованого комплексу з переробки наливних вантажів;
- Будівництво нової системи енергопостачання П'ятого терміналу.

Реконструкція системи водопостачання порту з метою економії водоспоживання господарствами порту (застосування частотних перетворювачів, заміна фізично та морально застарілого обладнання і металевих конструкцій з арматури).

Реконструкція системи водовідведення порту із застосуванням енергозберігаючих технологій (заміна насосного обладнання на сучасне і енергозберігаюче).

Реконструкція котелень порту з урахуванням переведення котельні п'ятого терміналу на природний газ та подальшу модернізацію центральної котельні (впровадження частотного регулювання, розвиток АСУТП, впровадження геліопанелей для гарячого водопостачання і т.д.), що дозволить знизити витрати на придбання природного газу і електроенергії.

➤ **БУДІВНИЦТВО ПІДСТАНЦІЇ «ПОРТ» 110/10кВ**

Реконструкція та будівництво об'єктів систем енергопостачання порту тягне за собою необхідність реконструкції зовнішнього енергопостачання від мереж ВАТ «ЕК Одесаобленерго», що передбачає будівництво нової головної понижувальної підстанції напругою 110\10 кВ.

На цей час, дозволена потужність електропостачання ДП «ІМТП» складає 10,8 МВт, максимальне споживання, що зафіксоване АСКУЕН, складає 9,5 МВт. В середньому, при вантажопереробці ДП «ІМТП» в 1,0 млн.тонн, споживається 2,8 млн.кВт/годину електроенергії, або 6,0 МВт потужності.

Таким чином, подальший розвиток виробничих потужностей, в т.ч. будівництво нових перевантажувальних терміналів та комплексів, неможливо без будівництва нової підстанції та відповідного збільшення дозволеної потужності електропостачання.

Головною метою проекту є будівництво на території ДП «ІМТП» нової підстанції «Порт» 110/10кВ, будівництво нової або використання існуючої повітряної лінії електропередач 110кВ з підключенням до мереж ОАО «ЕК Одесаобленерго».

Реалізація проекту дозволить ДП «ІМТП» не тільки підвищити енергобезпеку, але й перейти з другого на перший клас енергоспоживання, що дозволить порту економити за рахунок значно меншого тарифу.

Орієнтовний термін реалізації – 2014 - 2018 рр.

Джерела фінансування – кошти ДП «ІМТП» та інвесторів.

➤ РЕКОНСТРУКЦІЯ ЗАСОБІВ ЕЛЕКТРОЗВ'ЯЗКУ

Засоби електрозв'язку порту, згідно з ліцензійними умовами провадження діяльності у сфері телекомунікацій та зважаючи на рівень зносу основних фондів (80,6%), потребують реконструкції/модернізації та нового будівництва:

- заміни АТСК 100/400 на території П'ятого терміналу порту на цифрове обладнання типу ЦСК «Квант-Е» згідно з проектом «Модернізація телекомунікаційної мережі ДП «ІМТП»;
- організації виносних абонентських та комутаційних модулів по волоконно-оптичним лініям зв'язку на 1, 3, 4 терміналах порту, що дозволить відійти від експлуатації зношених фізичних ліній зв'язку;
- доукомплектування АТС ЦСК «Квант-Е» порту обладнанням спільно каналної сигналізації СКС-7 для включення в телефонну мережу загального користування (ТМЗК) в м. Іллічівськ;
- монтажу автоматичної пожежної сигналізації, систем оповіщення, димовидалення та пожежогасіння на об'єктах порту;
- придбання радіоелектронних засобів (радіостанції тощо).

ПРОГНОЗНИЙ ПЛАН КАПІТАЛЬНИХ ІНВЕСТИЦІЙ ДП «ІМТП» на 2013-2015рр. наведено у ДОДАТКУ № 1.

ВКАЗАНІ СТРОКИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ та ОБСЯГИ ФІНАНСУВАННЯ, в т.ч. і зазначені в «ПЛАНІ КАПІТАЛЬНИХ ІНВЕСТИЦІЙ» на 2013-2015рр., є ОРІЄНТОВНИМИ, і БУДУТЬ УТОЧНЮВАТИСЬ у ФІНАНСОВИХ ПЛАНАХ ПІДПРИЄМСТВА на ВІДПОВІДНИЙ РІК

7. ОБ'ЄКТИ ІНВЕСТИВАННЯ відповідно до Закону України «ПРО МОРСЬКІ ПОРТИ УКРАЇНИ»

Відповідно до Закону України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 року №4709-VI (Розділ II, Стаття 4 «Принципи організації функціонування та розвитку морських портів», п.4)) проведено *«розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності»*. Таким чином, на майбутню Адміністрацію морських портів України будуть покладені функції із забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства, а **господарську (комерційну) діяльність та інвестування в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту, будуть здійснювати Портові оператори на «підставі договорів концесії, договорів про спільну діяльність, договорів оренди, інших видів інвестиційних договорів»** (Розділ V, Стаття 26, п.1)).

Враховуючи вищенаведене, ДП «ІМТП» провів роботу з визначення єдиних майнових комплексів, які згідно із Законом України «Про морські порти України» можливо передати компаніям-інвесторам для проведення будівництва/реконструкції та подальшої їх експлуатації.

7.1 ВАНТАЖНІ ТЕРМІНАЛИ та КОМПЛЕКСИ

СТВОРЕННЯ єдиного КОНТЕЙНЕРНОГО ТЕРМІНАЛУ з причалами №№ 1 - 9

Проект буде реалізовано в межах договору спільної діяльності між ДП «ІМТП» та ПП «Контейнерний термінал Іллічівськ» (далі – ПП «КТ Іллічівськ», колишня назва - ПП «Укртрансконтейнер»).

Контейнерний термінал з причалами №№3,4,5,6, що знаходиться в оперуванні компанії «КТ Іллічівськ» в межах договору спільної діяльності, має встановлену на 2012 рік потужність – 850 тис. TEU на рік.

Мета Проекту: створення єдиного Контейнерного терміналу з причалами №№ 1 – 9 загальною потужністю 3 900 000 TEU на рік в межах реалізації «Програми 4М», у тому числі:

1 черга:

- причал №1 з 2007 року використовується портом для здійснення контейнерних операцій та обробки суден-контейнеровозів місткістю 5 000 TEU. З метою підвищення експлуатаційних характеристик причалу №1, передбачено проведення реконструкції (посилення лицьової шпунтової стінки) гідротехнічної частини причалу та виконання днопоглиблювальних робіт, з доведенням глибини біля причалу до 15,0м.;



- реконструкція гідротехнічної частини причалу №2 з винесенням лінії кордону причалу на 1,75м у бік акваторії (для створення єдиної, без уступів, лінії причального фронту з причалами №1 і 2), доведення глибини біля причалу до 15,0м і створення умов для використання на причалах контейнерних перевантажувачів значної вантажопідйомності для обробки сучасних суден-контейнеровозів. Причал планується обладнати 3-ма причальними контейнерними перевантажувачами в/п 60т з технічною продуктивністю до 50 переміщень/годину;

- реконструкція берегової (складської) частини причалу №2 загальною площею 51 900м² з підкрановими, залізничними та автомобільними шляхами, закупівля і монтаж нової перевантажувальної техніки. Передбачається створення єдиної технологічної лінії контейнерних складів в тилах причалів №1 і №2, придбання 9-ти тилових контейнерних перевантажувачів в/п 45т.;

- розвиток складської території в тилу причалів №№ 1, 2 за рахунок штучноствореного та необладнаного узбережжя з його подальшою відсипкою в бік моря та оснащенням перевантажувальною технікою. Нова площадка буде використовуватись для складування порожніх контейнерів;

- придбання та введення в експлуатацію нового причального контейнерного перевантажувача на причалах №№3,4.

Додаткова потужність – 1 500 тис. TEU на рік

Орієнтовний термін реалізації – 2015 - 2017 рр.

Джерела фінансування – кошти ПП «КТ Іллічівськ»

2 черга:

- проведення реконструкції причалів №№5,6 і створення умов для використання на причалах контейнерних перевантажувачів значної вантажопідйомності. Причали планується обладнати 2-ма причальними контейнерними перевантажувачами в/п 60т з технічною продуктивністю до 50 переміщень/годину;

- реконструкція берегової (складської) частини причалів №№5,6;

- придбання та введення в експлуатацію 2-х причальних та 4-х тилових контейнерних перевантажувачів типу RTG;

- модернізація системи енергопостачання причалів та складу;

- реконструкція покриття складу №9, який розташовано на верхньому плато для складування порожніх контейнерів ємністю 3 700 TEU;

- облаштування оглядової зони.

Додаткова потужність – 600 тис. TEU на рік

Орієнтовний термін реалізації – 2018 - 2019 рр.

Джерела фінансування – кошти ПП «КТ Іллічівськ»

3 черга:

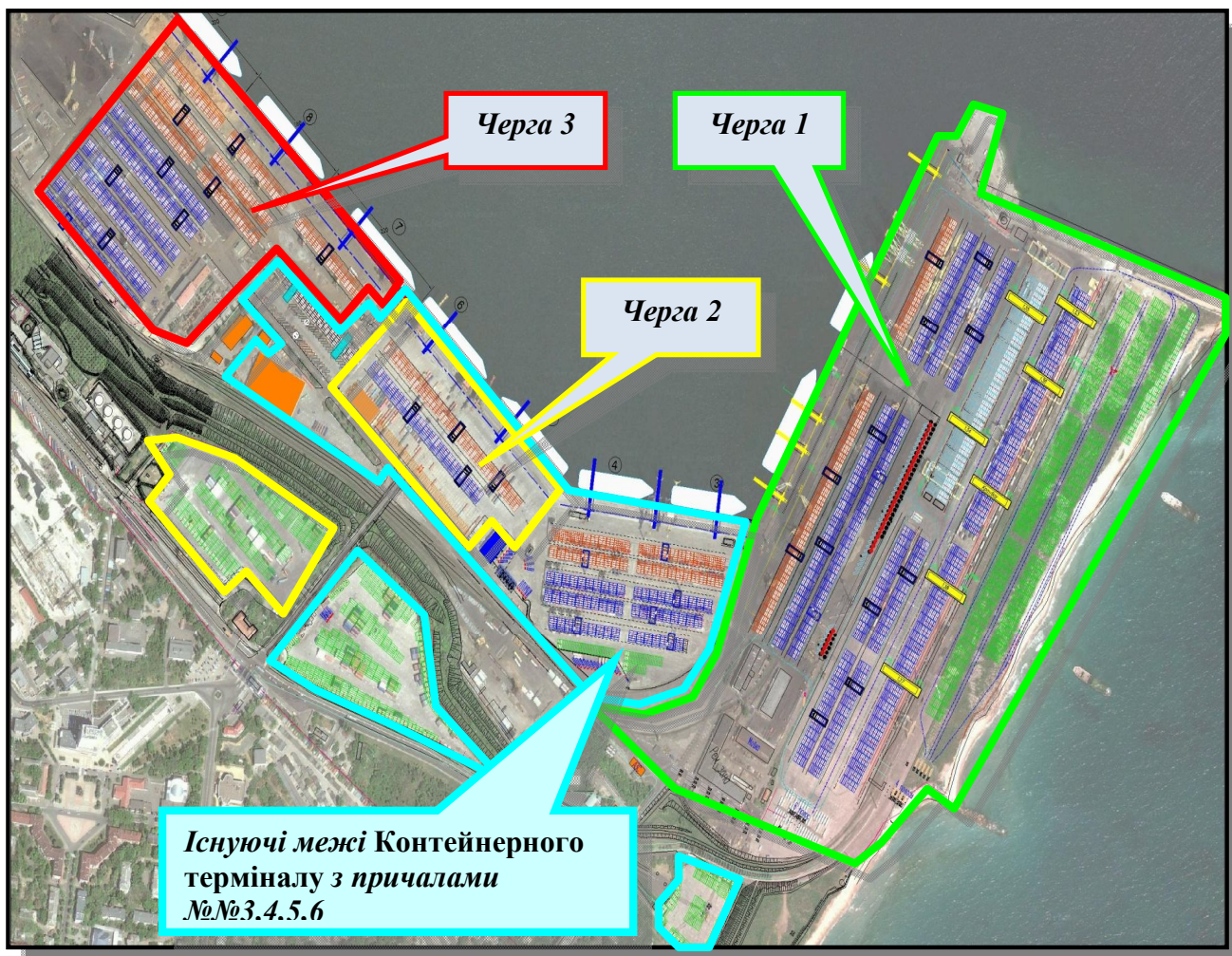
- реконструкція причалів №№7,8,9 з винесенням лінії кордону причалів на 4,0м у бік акваторії, доведення глибин біля причалів до 16,0м.;

- реконструкція берегової (складської) частини;

- придбання та введення в експлуатацію 3-х причальних контейнерних перевантажувачів в/п 60т з технічною продуктивністю до 50 переміщень/годину;
- придбання 10-и тилових контейнерних перевантажувачів типу RTG;
- модернізація системи енергопостачання причалів та складу;
- демонтаж існуючих будівель для розширення складської території та реконструкція будівлі АПК.

*Додаткова потужність – 950 тис. TEU на рік
Орієнтовний термін реалізації – 2019 - 2021 рр.*

Джерела фінансування – кошти ПП «КТ Іллічівськ».



Реалізація плану заходів з розвитку контейнерних потужностей ДП «ІМТП», дозволить довести перевантажувальну потужність порту до 3 900 тис. TEU на рік, створити єдиний Контейнерний термінал з причалами №№ 1 - 9 та приймати судна місткістю до 8 000 TEU.

Будівництво РЕФРИЖЕРАТОРНОГО СКЛАДУ

В межах реалізації проекту «Створення єдиного Контейнерного терміналу з причалами №№ 1-9», заплановано будівництво Рефрижераторного складу. Для будівництва планується використати територію Складу №12 (3),

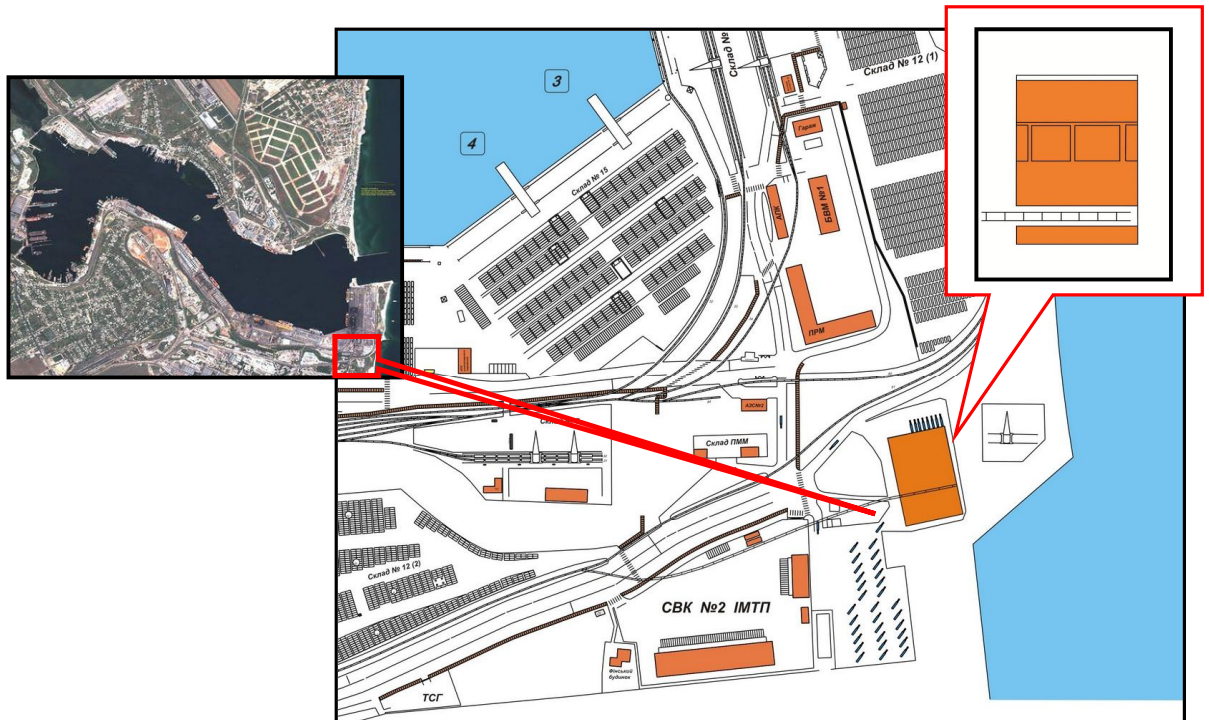
загальною площею 1,11га, та прилеглу територію Метрологічної станції і Одеського прикордонного загону.

Збільшення попиту на рефрижераторні перевезення в останні роки обумовлено постійним зростанням обсягів споживання швидкопсувних (цитрусові, банани та інш.) та заморожених продуктів (риба, м'ясо) і напівфабрикатів. За останнє десятиріччя значно зросла частка рефрижераторних вантажів, які перевозяться в спеціалізованих рефрижераторних контейнерах. Вже сьогодні на судах-контейнеровозах від 10% до 20% відсотків слотів обладнані розетками для підключення «холодильників».

Враховуючи значний попит на рефконтейнери, їх власники прагнуть максимально зменшити їх простой в портах в очікуванні вивозу (вартість зберігання рефконтейнерів значно вища ніж у звичайних внаслідок постійного підключення до електромереж) та подальшого використання для перевезень автотранспортом. Холодильні та морозильні склади тимчасового зберігання – необхідна ланка в ланцюгу перевезень значної кількості продуктів харчування.

Головною метою реалізації проекту є створення умов для роботи з:

- імпортом швидкопсувних та заморожених продуктів, що транспортується в рефрижераторних контейнерах, короткочасного зберігання вантажів в холодильно-морозильному складі, та наступному відвантаженню в спеціалізовані вагони та автомобілі;
- експортом української аграрної та харчової промисловості з подальшим завантаженням в рефрижераторні контейнери.



Технічні умови:

- будівництво одноповерхового холодильно-рефрижераторного складу з вбудованими побутовими та адміністративно-господарськими приміщеннями;



- будівництво критої автомобільної рампи, яка буде обладнана доками для прийому авторефрижераторів;
- будівництво залізничних колій, які будуть входити під дах будівлі складу.

Орієнтовний термін реалізації – 2014 - 2016 рр.

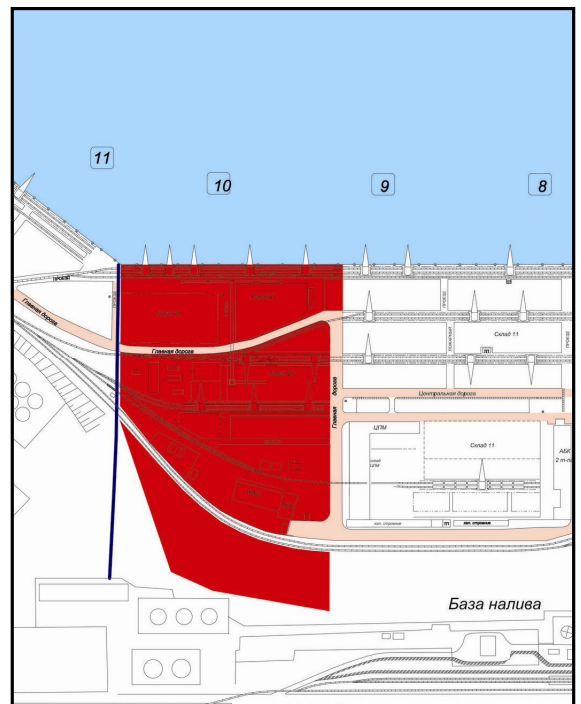
Джерела фінансування – кошти інвестора.

Очікувана потужність – 1,5 млн.тонн на рік (в межах вантажообігу
Контейнерного терміналу)

Використання ПРИЧАЛУ №10 та ТИЛОВИХ (складських) ТЕРИТОРІЙ для РОЗВИТКУ ПОТУЖНОСТЕЙ з ПЕРЕВАНТАЖЕННЯ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ

Причал №10 на цей час входить до складу Спеціалізованого комплексу з перевантаження навалювальних вантажів (для вантажних робіт додатково використовується причал №9).

Враховуючи, що вантажопереробка навалювальних вантажів буде перенесена в зону причалів №№14,15, а причал №9 увійде до складу єдиного Контейнерного терміналу, ДП «ІМТП» розглядає можливість передання причалу №10 (із збільшенням довжини до 270,0м) з прилеглими до нього складськими територіями загальною площею 10,79га, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для будівництва зернового перевантажувального комплексу.



Очікувана потужність – 4,5 млн.тонн на рік

Площа території	-	10,79	га
Залишкова вартість причалу № 10 (222,2м)	-	9 544 957,13	грн.
Залишкова вартість основних засобів	-	89 812 395,76	грн.

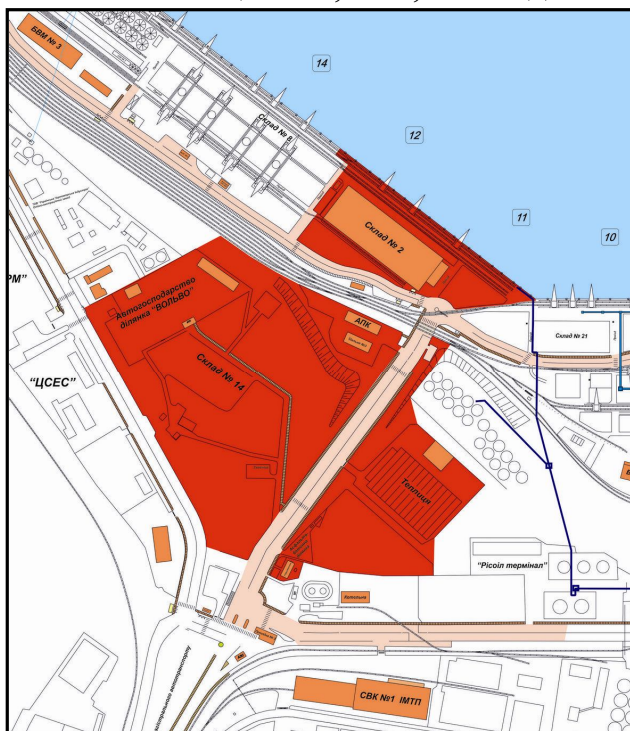
По тексту залишкова вартість основних засобів та причалів вказана станом на 01.09.2012р.

Використання ПРИЧАЛІВ № 11, 12 і прилеглих ТИЛОВИХ ТЕРИТОРІЙ для РОЗВИТКУ ПОТУЖНОСТЕЙ з ПЕРЕВАНТАЖЕННЯ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ та РОСЛИННОЇ ОЛІЇ

На верхньому плато в тилу причалів №№11,12 розташовані склад №14 та ділянка а/м «Вольво» (підрозділ автогосподарства) загальною площею 15,93га. В безпосередній близькості від зазначеної ділянки знаходиться територія Теплиці (S=2,13га) та територія Гідроділянки (S=2,63га).

ДП «ІМТП» розглядає можливість передання зазначених вище територій та безпосередньо причалів №№11,12 з прилеглими тилowymi територіями та критим складом №2 (S=10 000м²), загальною площею 4,04га, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для будівництва зернового перевантажувального комплексу та комплексу із зберігання та перевантаження експортної рослинної олії.

Головною метою реалізації проекту є створення умов для високоефективного зберігання та перевантаження зернових вантажів (в першу чергу кукурудзи) та рослинної олії, забезпечення інтенсивної обробки суден з показниками продуктивності, що відповідають світовій практиці (1 500 – 2 500 тонн на годину), приведення потужностей ДП «ІМТП» з обробки зернових та наливних вантажів у відповідність із потребами світового ринку.



Очікувана потужність – 8,0 млн.тонн зернових вантажів на рік
2,0 млн.тонн рослинної олії на рік

Площа території	-	25,57	га
Залишкова вартість причалу № 11	-	12 729 805,75	грн.
Залишкова вартість причалу № 12	-	13 381 066,02	грн.

Розвиток БАЗИ НАЛИВУ РОСЛИННОЇ ОЛІЇ

База наливу рослинної олії була побудована в 1957 році і складалася з 4-х резервуарів, в яких можливо було одночасно зберігати до 6 600 тонн нерафінованої рослинної олії.

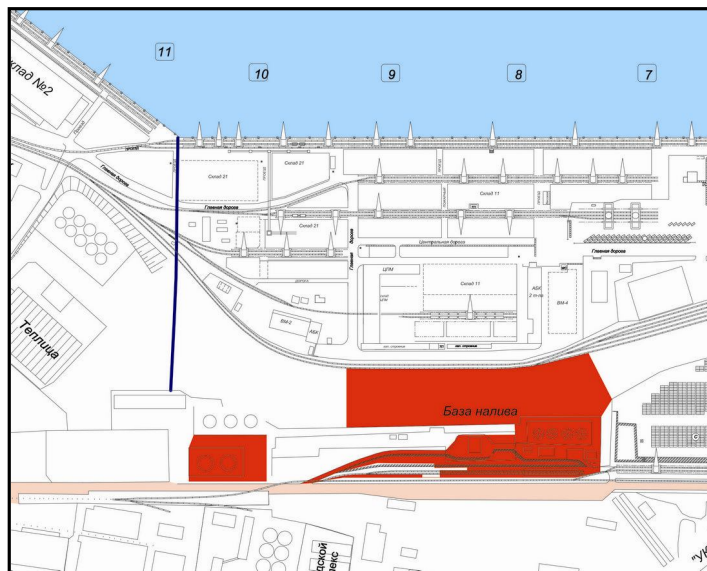


Через кілька років були збудовані ще дві ємності по 4 300 тонн кожна і, таким чином, загальна ємність Бази наливу склала 15 200 тонн одночасного зберігання.

До складу Бази наливу входить залізнична зливово естакада на 14 залізничних цистерн з насосною станцією, що дозволяє приймами до 56 залізничних цистерн з рослинною олією на добу.

Для виконання вантажних операцій використовується причал №11, який здатен приймати спеціалізовані судна-олієвози довжиною до 170м та максимальною осадкою до 10,5м.

ДП «ІМТП» розглядає можливість передання Бази наливу (S=3,29га) та прилеглих територій (S=3,24га), як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для проведення реконструкції і модернізації виробничих потужностей та подальшої експлуатації.



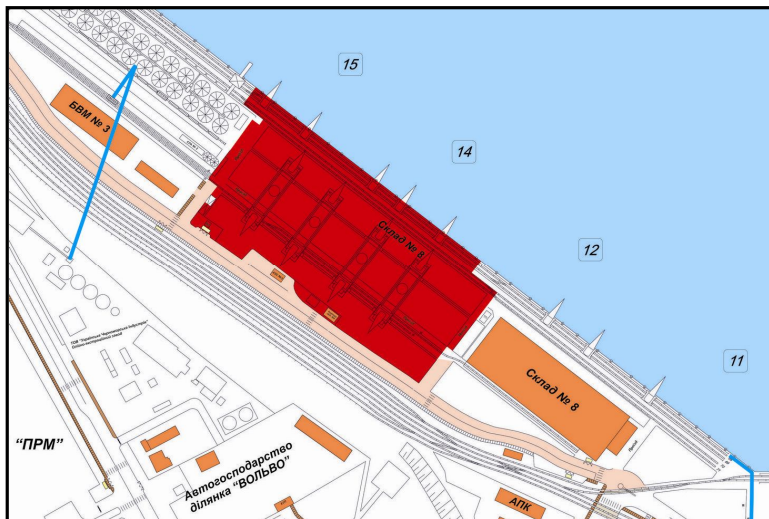
Очікувана додаткова потужність – 1,0 млн.тонн на рік

Площа території	- 6,53 га
Залишкова вартість основних засобів	- 1 464 344,03 грн.

***Використання ПРИЧАЛІВ № 14, 15 та прилеглих ТИЛОВИХ ТЕРИТОРІЙ
для РОЗВИТКУ ПОТУЖНОСТЕЙ з ПЕРЕВАНТАЖЕННЯ
НАВАЛЮВАЛЬНИХ та НАСИПНИХ ВАНТАЖІВ***

Причали №№ 14, 15 загальною довжиною 350м та глибинами 11,5м побудовані в 1970 році і спеціалізувались на вантажних операціях з металопродуктом.

Для вивільнення причалів №№ 2, 7, 8, 9, 10 від вантажопереробки навалювальних вантажів (чавун, руди кольорових металів, ЗРК, вугілля та інші), в 2012 році спеціалізацію причалів №№14, 15 змінено і створено вантажну ділянку з



обробки навалювальних вантажів та чавуну.

ДП «ІМТП» розглядає можливість передання Комплексу з причалами №№14, 15 загальною площею 5,98га, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для здійснення реконструкції, переоснащення та подальшої експлуатації.

Очікувана потужність – 4,0 млн.тонн на рік

Площа території	-	5,98	га
Залишкова вартість причалу № 14	-	12 180 528,45	грн.
Залишкова вартість причалу № 15	-	11 346 731,36	грн.

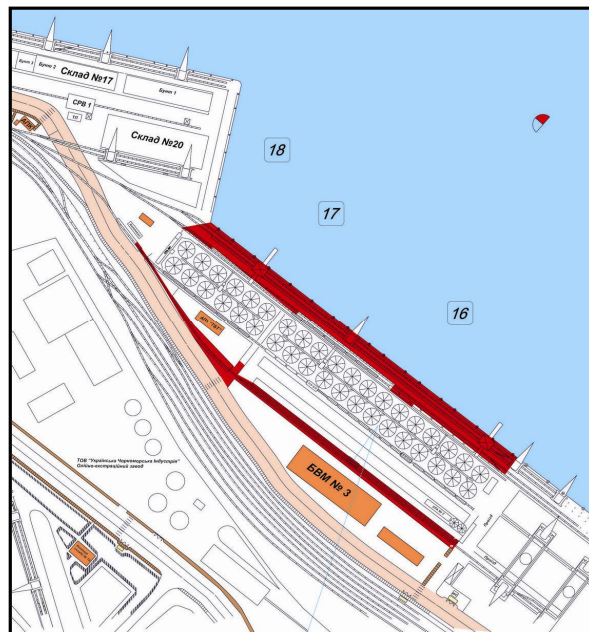
Використання ПРИЧАЛІВ №№ 16, 17 для РОЗВИТКУ ПОТУЖНОСТЕЙ з ПЕРЕВАНТАЖЕННЯ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ

В зоні причалів №№ 16, 17 розташовано Зерновий перевантажувальний комплекс компанії ВАТ «ТрансБалкТермінал» річною потужністю 4,0 млн.тонн. Комплекс розташовано на земельній ділянці площею 3,8095га, яка передана компанії у постійне землекористування.



Загальна довжина причалів №№16, 17 складає 400,0м, глибина біля причалів - 11,5м, причали побудовані в 1969 році. На морському вантажному фронті причалів встановлено дві суднонавантажувальні машини продуктивністю 700 та 900 тонн на годину.

Враховуючи, що причали №№16 та 17 використовуються для виконання вантажних робіт з насипними вантажами (зерно) та на них встановлено спеціалізоване вантажне обладнання, ДП «ІМТП» розглядає можливість передання причалів №№16, 17 та прилеглих територій, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для проведення їх реконструкції та подальшого використання.



Очікувана додаткова потужність – 1,0 млн.тонн на рік

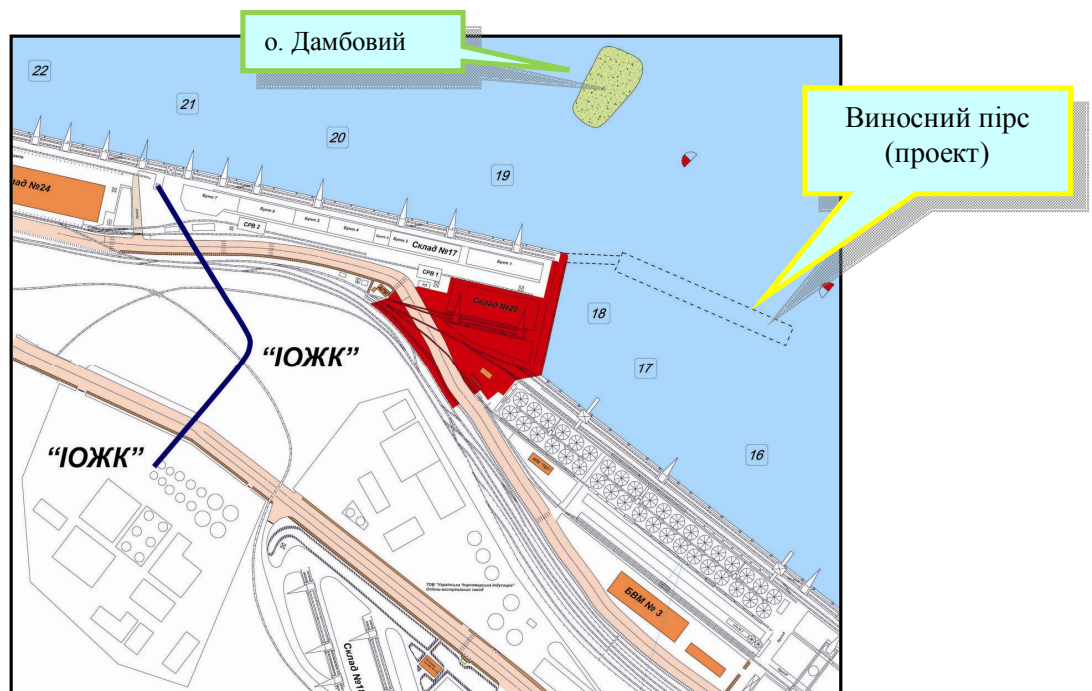
Площа території	-	1,46	га
Залишкова вартість причалу № 16	-	13 096 955,04	грн.
Залишкова вартість причалу № 17	-	13 949 412,06	грн.

**Використання ПРИЧАЛУ № 18 для перевантаження ЗЕРНОВИХ
ВАНТАЖІВ**

Причал №18 ДП «ІМТП» (довжина – 160,0м, глибина – 9,75м) є допоміжним причалом і використовується для відстою суден, буксирів Портового флоту та інших плавзасобів. З часу будівництва в 1968р., причал фактично наносив підприємству збитки в вигляді фінансування робіт з підтримки його у робочому стані.

ДП «ІМТП» розглядає можливість передання причалу №18 з прилеглими територіями загальною площею 2,23га, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для перевантаження зернових вантажів.

Враховуючи незначну довжину причалу №18, компанії-інвестору доцільно розглянути питання щодо будівництва двобічного пірсу з причалами №№ 18а і 18б, який буде примикати до причалу №18 і дозволить приймати одночасно два судна dwt = 50 і 100 тис.тонн.



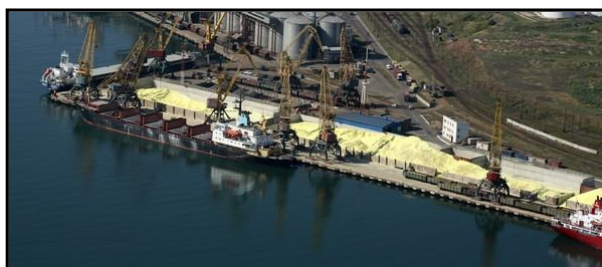
У комплексі з підвищенням глибин на підхідному каналі та акваторії першого басейну Сухого лиману, при будівництві пірсу компанії-інвестору необхідно буде зрити острів «Дамбовий», що створить умови для кардинального підвищення безпеки судноплавства в акваторії ДП «ІМТП».

Очікувана потужність – 5,0 млн.тонн на рік

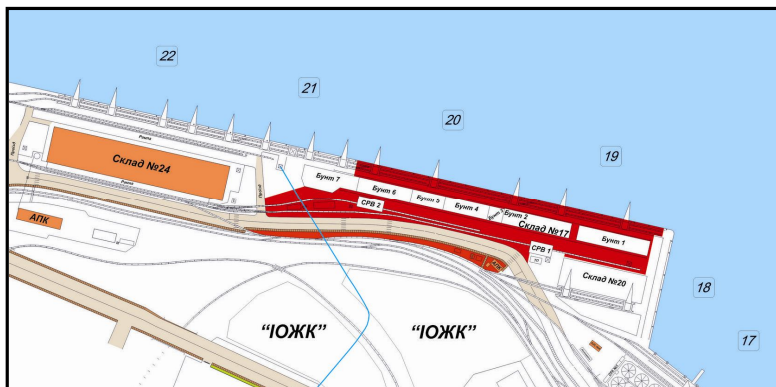
Площа території	-	2,23	га
Залишкова вартість причалу № 18	-	4 808 860,5	грн.

Використання ПРИЧАЛІВ №№ 19, 20 та прилеглих ТИЛОВИХ ТЕРИТОРІЙ для ПЕРЕВАНТАЖЕННЯ СІРКИ

Причали №№ 19, 20 загальною довжиною 420,0м та глибинами 9,75м використовуються для перевантаження транзитної (російської та казахської) сірки (комової та гранульованої).



Морський вантажний фронт оснащено порталними кранами вантажопідйомністю 10-32т. До складу перевантажувального комплексу входять 7-м бунтів загальною корисною площею 12 600м² та дві станції розвантаження вагонів (СРВ) компанії ТОВ «Гамма Трансбан», система стаціонарних та рухомих конвеєрів та спеціалізовані відкриті склади. Розвантаження вагонів здійснюється як самовисипом через СРВ, так і порталними кранами. Від СРВ вантаж подається системою конвеєрних ліній на склад. Завантаження суден здійснюється причальними порталними кранами. Комплекс оснащений системою водяного пилоподавлення для запобігання самозаймання сірки та пилоутворення.



Від СРВ вантаж подається системою конвеєрних ліній на склад. Завантаження суден здійснюється причальними порталними кранами. Комплекс оснащений системою водяного пилоподавлення для запобігання самозаймання сірки та пилоутворення.

ДП «ІМТП» розглядає можливість передання причалів №№ 19, 20 з прилеглими територіями загальною площею 3,21га, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для перевантаження сірки.

Потужність на рівні – 2,0 млн.тонн на рік

Площа територій	-	3,21	га
Корисна площа бунтів	-	12 600	м ²
Залишкова вартість причалу № 19	-	12 836 515,91	грн.
Залишкова вартість причалу № 20	-	11 609 299,74	грн.
Залишкова вартість основних засобів	-	3 168 594,4	грн.

Використання ПРИЧАЛІВ №№ 21, 22, прилеглих ТИЛОВИХ ТЕРИТОРІЙ та СКЛАДІВ № 24 і № 18 для РОЗВИТКУ ПОТУЖНОСТЕЙ з ПЕРЕВАНТАЖЕННЯ ЗЕРНОВИХ ВАНТАЖІВ та ШРОТУ

Четвертий термінал ДП «ІМТП» з причалами №№ 21, 22, критим складом №24 та відкритим складом №18 спеціалізується на вантажних роботах з металопрокатом, чавуном, шротом, макухою та олією.

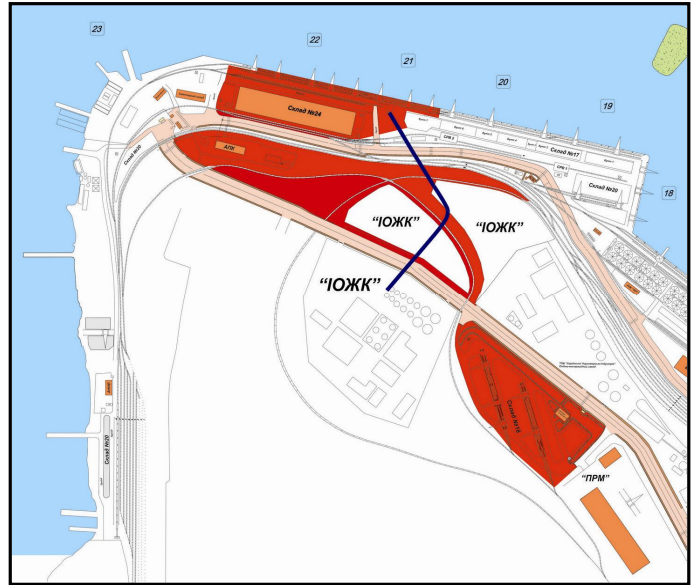
Критий склад №24 загальною площею 10 000м², який за радянських часів використовувався для



зберігання тарно-штучних вантажів, зараз використовується для перевантаження шроту та макухи. Але операції здійснюються за неефективною технологією вантажних робіт з використанням ковшових автотранспортувачів на складі та порталних кранів на причалах.

Відкритий склад №18 використовується для вивантаження залізничних вагонів з металопрокатом та чавуном для накопичення та короткострокового зберігання.

Враховуючи розташування складу №18 за межами основної території Порту (відстань від причалів 1,5км), виконання вантажних операцій через причали №№21, 22 виконується з підвозом вантажів, що значно збільшує собівартість вантажних робіт.



ДП «ІМТП» розглядає можливість передання причалів №№21, 22 і критого складу №24 з прилеглими тиловими територіями загальною площею 10,31га, та відкритого складу №18 площею 4,8802га, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для розвитку потужностей з перевантаження олії, зерна, шроту та макухи.

Очікувана потужність – 1,5 млн.тонн олії на рік

2,5 млн.тонн зерна, шроту та макухи на рік

Площа території	- 15,1902 га
Залишкова вартість причалу № 21	- 11 823 106,75 грн.
Залишкова вартість причалу № 22	- 11 894 261,53 грн.

ПЕРСПЕКТИВНА ЗОНА РОЗВИТКУ на НЕОБЛАДНАНОМУ УЗБЕРЕЖЖІ ДП «ІМТП»

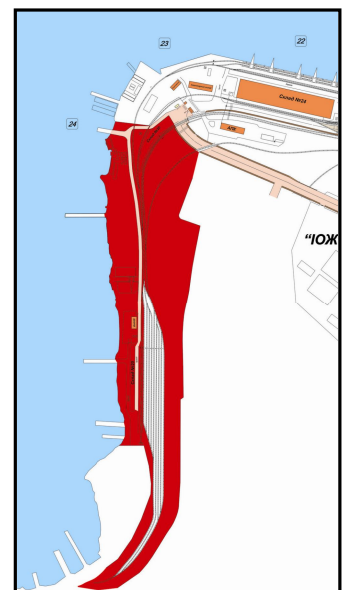
ДП «Іллічівський морський торговельний порт» є одним з небагатьох портів України, який має вільні території для розвитку перевантажувальних потужностей.

Однією з таких ділянок є територія загальною площею 17,68га, що розташована уздовж необладаного узбережжя між причалом №23 та прилеглими до ДП «ІМТП» територіями.

ДП «ІМТП» розглядає можливість передання зазначеної ділянки як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для створення та подальшої експлуатації потужностей з перевантаження наливних вантажів.

Очікувана потужність – 3,0 млн.тонн на рік

Площа території - 17,59 Га



Розвиток П'ЯТОГО ТЕРМІНАЛУ

До складу П'ятого терміналу ДП «ІМТП» входять два комплекси:

- залізнично-поромний,
- авто-поромний.

ЗАЛІЗНИЧНО-ПОРОМНИЙ КОМПЛЕКС з причалами №№26,27 і складом №26 обслуговує лінії Варна – Іллічівськ – Поті/Батумі та Іллічівськ – Деріндже. Перевантажувальні потужності з причалами №26, 27 представляють собою пірс, оснащений спеціальними мостовими приладами для з'єднання берегових та суднових залізничних колій.



Залізнично-поромний комплекс входить до системи інтермодальних ліній – міжнародних транспортних коридорів:

- Європа-Кавказ-Азія (TRASECA);
- Балтійське море – Чорне море;
- коридору №9, що з'єднує порти Балтійського, Чорного, Азовського та Каспійського морів.

Головною частиною коридору TRASECA, є діючі на Чорному морі залізнично-поромні лінії Варна - Іллічівськ - Поті/Батумі та Іллічівськ – Деріндже. Відкрита нова автопоромна лінія Іллічівськ - Стамбул, готується до відкриття залізнично-поромна лінія Іллічівськ - Самсун - Поті.

До проекту «Вікінг» (країни бенефіціари: Литва, Білорусь, Україна) приєдналися Грузія та Молдова, мають наміри щодо приєднання Азербайджан, Вірменія, Сирія.

Потужність на рівні – 4,5 млн.тонн на рік

АВТО-ПОРОМНИЙ КОМПЛЕКС з причалом №28 (довжина – 270,0м, глибина – 9,6м) і складом №25 ємністю 5 500 од. автотехніки, призначений для обробки накатних суден типу Ро-Ро.



Комплекс є одним з найбільших в Чорноморському регіоні і здатен обслуговувати судна з осадкою до 9,0м. Потужність комплексу складає 250 тис. автомашин на рік. Комплекс оснащено спеціалізованою рампою для завантаження автомобілів в спеціалізовані залізничні вагони одночасно в два яруси.

ДП «ІМТП» розглядає можливість передання П'ятого терміналу з причалами №№26, 27, 28



загальною площею 36,8587га, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для здійснення реконструкції, переоснащення та подальшої експлуатації.

*Потужність на рівні – 4 300 а/м TIR – 107,5 тис.тонн на рік
250 000 легкових а/м – 350,0 тис.тонн на рік*

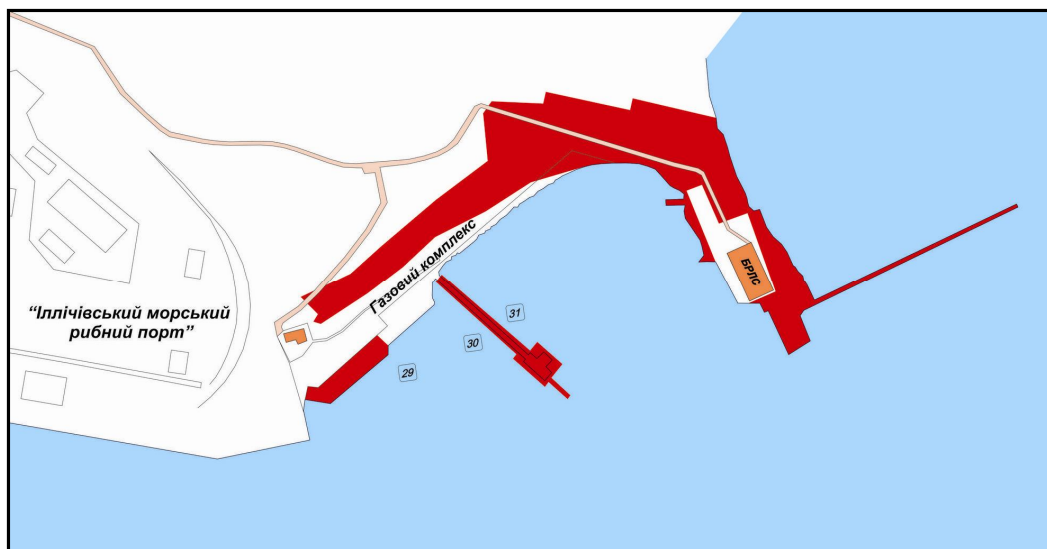
<i>Площа території</i>	-	36,8587	га
<i>Залишкова вартість причалу № 26</i>	-	5 330 553,53	грн.
<i>Залишкова вартість причалу № 27</i>	-	5 330 553,52	грн.
<i>Залишкова вартість причалу № 28</i>	-	11 044 459,15	грн.

РОЗВИТОК ПРИЧАЛУ № 29, ДОБУДОВА ПРИЧАЛІВ №№ 30, 31

Комплекс з перевантаження скрапленого газу було побудовано в межах Договору від 20 липня 1999 року №440 між ДП «Іллічівський морський торговельний порт», ТОВ «Хім-Ойл-Транзит-Юкрейн» та АТ «Айгаз Україна».



ДП «ІМТП» побудував причал №29 довжиною 122м із глибиною біля кордону 7,5м, та розпочав будівництво двобічного пірсу з причалами №30,31 довжиною 154м. На причалі №29 ведеться обробка малотоннажних суден-газовозів за «прямим» варіантом. Внаслідок недостатньої завантаженості комплексу, пірс з причалами №30,31 в експлуатацію введений не був, днопоглиблювальні роботи не проводились.



ДП «ІМТП» розглядає можливість передання причалу №29 разом з незавершеним двобічним пірсом та прилеглими територіями загальною площею 9,3734га (в т.ч.: причал №29 – 0,4734га, пірс з причалами №№30,31 – 1,38га), як

єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для створення та подальшої експлуатації перевантажувальних потужностей.

Очікувана потужність – 1,0 млн.тонн на рік

Площа території - 9,3734 га
Залишкова вартість причалу № 29 - 15 901 200,26 грн.

7.2 ДОПОМІЖНІ ВИРОБНИЧІ ПІДРОЗДІЛИ

ПОРТОВИЙ ФЛОТ

Портовий флот – підрозділ ДП «ІМТП», що розташований в зоні причалів №№23,24 на ділянці загальною площею 2,23га. Портофлот забезпечує виконання усіх видів портових робіт на внутрішній та зовнішній акваторії порту. На балансі Портового флоту (станом на 01.08.2012р.) знаходяться 48 плаводиниць (з них в експлуатації – 30 од.):



Найменування	Од.
морські буксири	8
плавкрани	2
пасажирські катери	1
робочі катери	2
водоналивне судно	1
нафтоналивне судно	1
збиральники льяльних вод	2
нафтосміттязбиральники	2
плавучі причали	6
проставочні понтони	2
ліхтери типу ДМ	2
понтонний міст через Сухий лиман	1

Морські буксири мають наступні характеристики:

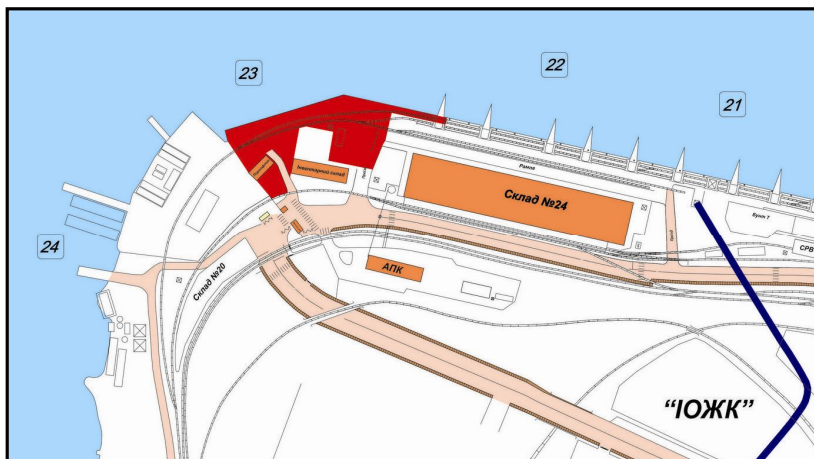
Назва судна	Тип та призначення судна	Довжина/ ширина / висота борту / осадка	Потужність, кВт
«Булат-І»	Буксир-кантівник	28,63м/ 11,75м/ 5,28м/ 4,24м	4000 кВт
«Титан»	Буксир	33,71м / 10,0м/ 7,9 м/ 6,2м	1х2944кВт

«Бригадир»	Буксир	30,0м / 9,0м/ 4,5м / 3,17м	2х850кВт
«Арктур»	Буксир	27,64м/ 8,24м /4,3м/ 3,3м	2х590кВт
«Аргус»	Буксир	27,64м/ 8,24м/ 4,3м/ 3,3м	2х590кВт
«Александрія»	Буксир	27,7м/ 8,3м/ 4,3м/ 3,17м	2х441кВт
«Бургас»	Буксир-кантівник	27,7м/ 8,31м/ 4,34м/ 3,0м	2х440кВт
«Труженник»	Буксир	22,7м/ 6,94м/ 2,96м/ 3,3м	2х330кВт
«Смелий»	Робочий катер	13,3м/ 3,96м /2,0м /1,35м	1х165кВт
«Стойкий»	Робочий катер	13,8м / 3,8м/ 1,98м/ 1,6м	1х110кВт

В обов'язки Портового флоту входить цілодобове забезпечення безпечних суднозаходів на акваторії порту - приймання суден в зоні відповідальності порту, морська проводка підхідним каналом, лідирування, швартування до причалів, перешвартування в ході вантажних робіт між причалами, відшвартовка від причалів на вихід з порту, супровід до «воріт» порту, а також бункерування суден прісною водою, зняття із суден, що перебувають під вантажними операціями, льяльно-фекальних вод і санітарних відходів, забезпечення санітарно-екологічної безпеки акваторії порту та утримання акваторії порту у відповідності до санітарних норм і правил.



Для забезпечення безперебійної та безпечної роботи в акваторії порту повинні працювати не менше 6-ти морських буксирів (відповідно до «Норм технологічного проектування портів»). Однак, вже сьогодні потужність наявних морських буксирів ДП «ІМТП» є гранично припустимою для тоннажу суден, що приймаються.



В 2007 році портом розпочата обробка сучасних суден-контейнеровозів та балкерів дедвейтом 70 - 100 тис.тонн, і передбачається подальше збільшення кількості їх суднозаходів із збільшенням тоннажності суден, що приймаються, до dwt = 160 тис.тонн.

Для забезпечення безпеки мореплавства на акваторії, в межах зони відповідальності Порту, проводки суден і безпеки виконання швартових робіт, особливо в зимовий період, ДП «ІМТП» розглядає можливість передання

Портового флоту, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії.

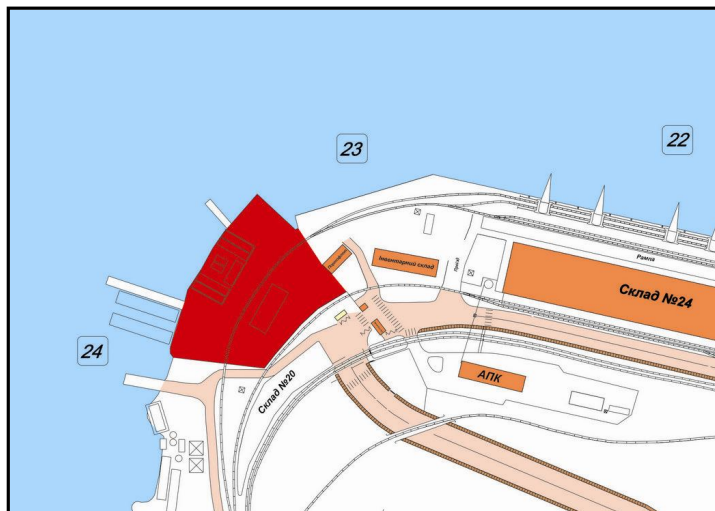
Площа території	-	2,23	га
Залишкова вартість причалу № 23	-	0,00	грн.
Залишкова вартість основних засобів	-	87 347 907,27	грн.

БАЗА ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ та РЕМОНТУ ФЛОТУ

В червні 1998 року, на базі ПМ-557 ДП «ІМТП», шляхом приєднання ПМ-635 і БВ-370 Базі технічного обслуговування флоту Чорноморського морського пароплавства, була створена «База технічного обслуговування та ремонту флоту» ДП «ІМТП» (далі - БТОРФ).

БТОРФ розташовано в зоні причалу №24 загальною площею 1,59га. Головним завданням БТОРФ є виконання робіт з ремонту суден Портового флоту та технологічного обслуговування господарств ДП «ІМТП». До складу БТОРФ входить ділянка для оброблення та зберігання металовідходів виробництва площею 2,21га (розташовано в зоні необладнаного узбережжя).

На цей час, БТОРФ, як судноремонтна організація, визнана Регістром судноплавства України і Французьким Бюро ВЕРІТАС, що підтверджено відповідними сертифікатами.



БТОРФ виконує наступні види робіт:

- Доковий ремонт суден вагою до 270 тонн з постановкою на киль-блоки.
- Ремонт, монтаж та випробування:
 - корпусів та корпусних конструкцій,
 - головних та допоміжних двигунів,
 - якірно-швартувальних пристроїв,
 - гвинто-кормового комплексу та донно-заборотної арматури,
 - суднових систем та трубопроводів.
- Електромонтажні та пусконаладжувальні роботи.
- Ремонт лужних та кислотних акумуляторів.
- Ремонт силових електромереж та освітлення.
- Ремонт, монтаж та випробування насосів.
- Ковальні роботи.
- Інші.

Газоелектрозварювальники БРОРФ атестовані в Регістрі судноплавства України, Французьким Бюро VERITAS, а також в Держнаглядохоронпраці України.

Все вищенаведене, дозволяє БТОРФ виконувати судноремонтні роботи не тільки на судах Портового флоту ДП «ІМТП», але і здійснювати аварійний ремонт закордонних суден, що зайшли в акваторію Сухого лиману для здійснення вантажних робіт. У разі відсутності робіт з ремонту флоту, БТОРФ виконує роботи за замовленнями терміналів і комплексів ДП «ІМТП» та надає послуги стороннім організаціям.

ДП «ІМТП» розглядає можливість передання БТОРФ, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для проведення реконструкції і модернізації виробничих потужностей та подальшої експлуатації.

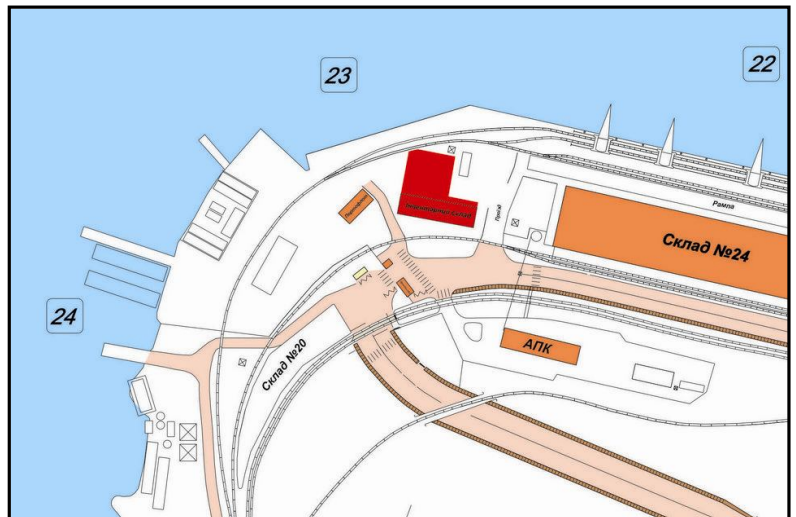
<i>Площа території</i>	-	1,59	га
<i>Залишкова вартість причалу № 24</i>	-	2 253 513,69	грн.
<i>Залишкова вартість основних засобів</i>	-	1 663 685,44	грн.

ВИРОБНИЦТВО ТЕХНОЛОГІЧНОЇ ОСНАСТКИ та ТАКЕЛАЖНОЇ ПРОДУКЦІЇ

Значні об'єми вантажопереробки потребують постійного ремонту та оновлення технологічної оснастки та такелажної продукції, в першу чергу вантажних стропів із сталевих, синтетичних та рослинних канатів.

Для забезпечення вантажних терміналів та комплексів, а також допоміжних підрозділів

технологічною оснасткою та такелажною продукцією, ДП «ІМТП» розглядає можливість передання будівлі інвентарного складу (розташованого в зоні причалу №23) з прилеглою територією загальною площею 0,2611га, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії.



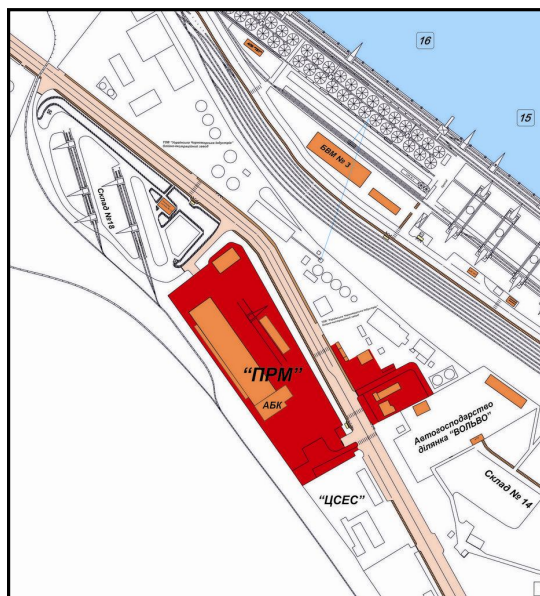
<i>Площа території</i>	-	0,2611	га
<i>Залишкова вартість основних засобів</i>	-	160 875,37	грн.

ПОРТОВІ РЕМОНТНІ МАЙСТЕРНІ

Портові ремонтні майстерні (далі - ПРМ) створені на основі Центральних портових майстерень та Виробничо-ремонтного комплексу (колишня Міжрейсова база з ремонту контейнерів).

Основними виробничими завданнями та функціями ПРМ є:

- капітально-відбудовний ремонт вантажопідйомних кранів;
- виготовлення та ремонт змінних вантажозахоплюючих пристроїв, в т.ч. експериментальних;
- виготовлення металоконструкцій;
- ремонт, налагодження та випробування газозварювальної, газорізальної апаратури та ацетиленових генераторів;
- ремонт електрообладнання та електричних машин;
- виготовлення, монтаж та ремонт вентиляційних систем;
- інші види робіт.



До складу ПРМ входять ділянки:

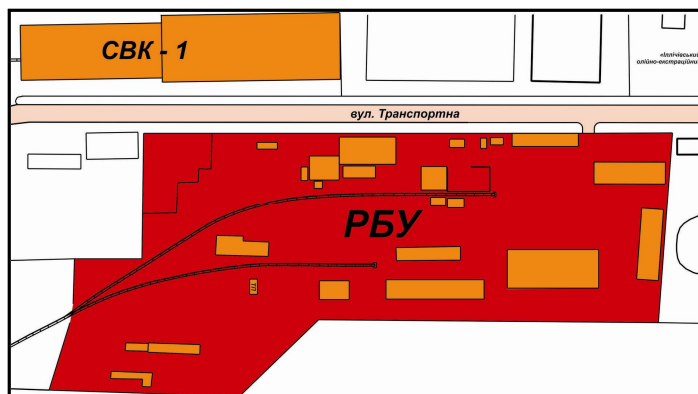
ПРМ-1	- верстатний з обробки металу - з ремонту підйомно-транспортного обладнання
ПРМ-2	- з ремонту підйомно-транспортного обладнання
ПРМ-3	- з ремонту підйомно-транспортного обладнання - з виготовлення та ремонту металоконструкцій - з ремонту та виготовленню вантажозахоплюючих пристроїв та ремонту грейферів - з ремонту газорізальної апаратури - з ремонту електродвигунів - молярний цех - з ремонту вентиляційного та нестандартного обладнання - з ремонту технологічних та електроустановок

ДП «ІМТП» розглядає можливість передання ПРМ, як єдиного майнового комплексу площею 5,614га (вул.Транспортна 39 – 4,6629га, вул.Транспортна 42 – 0,9511га), компанії-інвестору на умовах договору концесії для проведення реконструкції та модернізації виробничих потужностей і подальшої експлуатації.

Площа території - **5,614 га**
Залишкова вартість основних засобів - **9 411 343,3 грн.**

РЕМОНТНО-БУДІВЕЛЬНЕ УПРАВЛІННЯ

«Ремонтно-будівельне управління» ДП «ІМТП» (далі - РБУ) виконує ремонтно-будівельні роботи на території порту та на договірних умовах з іншими підприємствами згідно з «Державними будівельними нормами України».

**До функцій РБУ відносяться:**

- капітальний та поточний ремонт/реконструкція службових і виробничих будівель, будівель культурно-побутового призначення, гідротехнічних та інженерних споруд;
- капітальний та поточний ремонт житлового фонду, що знаходиться на балансі порту;
- капітальний та поточний ремонт покриття території порту;
- капітальний та поточний ремонт підкранових та залізничних колій, що знаходяться на балансі порту;
- інші будівельні та ремонтні роботи.

ДП «ІМТП» розглядає можливість передання РБУ, як єдиного майнового комплексу загальною площею 5,4914га, компанії-інвестору на умовах договору концесії.

Площа території - 5,4914 га
Залишкова вартість основних засобів - 4 873 697,68 грн.

БАЗА ВНУТРІШНЬОПОРТОВОЇ МЕХАНІЗАЦІЇ

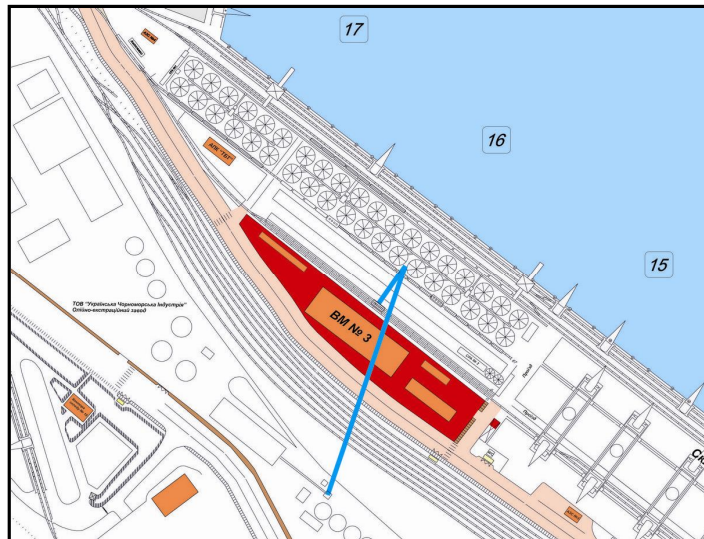
База внутрішньопортової механізації (БВМ), налічує три гаражі, з яких на основній території знаходяться два: ВМ-2 та ВМ-3. До складу БВМ входять 186 од. машин та механізмів:

Найменування, модель	в/п	Кількість (од.)
Тойота FD-15	1,5	38
Тойота FDG35F	3,5	2
Тойота FD-45	4,0	16
Тойота FD-70	7,0	4
Тойота FD-100	10,0	17
Міцубісі FD-100	10,0	1
Кальмар DC 9-16	16,0	11
Кальмар DCE 160-12	16,0	3



Кальмар DCB18 EC	18,0	1
Cisy TD 3212	32,0	2
Кальмар DCD 280-450	37,0	1
К/п «Комацу» WA-320-3 WA-320-5		3 8
Трактор ХТЗ 150-К-09		9
Трактор ХТЗ 150-К		6
П/т «Терберг»		12
Інша техніка		52

Враховуючи розвиток Контейнерного терміналу з причалами №№ 1-9, планів ДП «ІМТП» щодо будівництва в зоні причалів №№ 10-12 зернових перевантажувальних комплексів, потреба в утриманні гаражу ВМ-2 (розташовано в тилу причалу № 10) зникає. Вся необхідна для виконання вантажних робіт техніка, обладнання та персонал будуть переведені до ВМ-3 (розташовано в зоні причалу №16).



ДП «ІМТП» розглядає можливість передання ВМ-3 загальною площею 1,71га, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії.

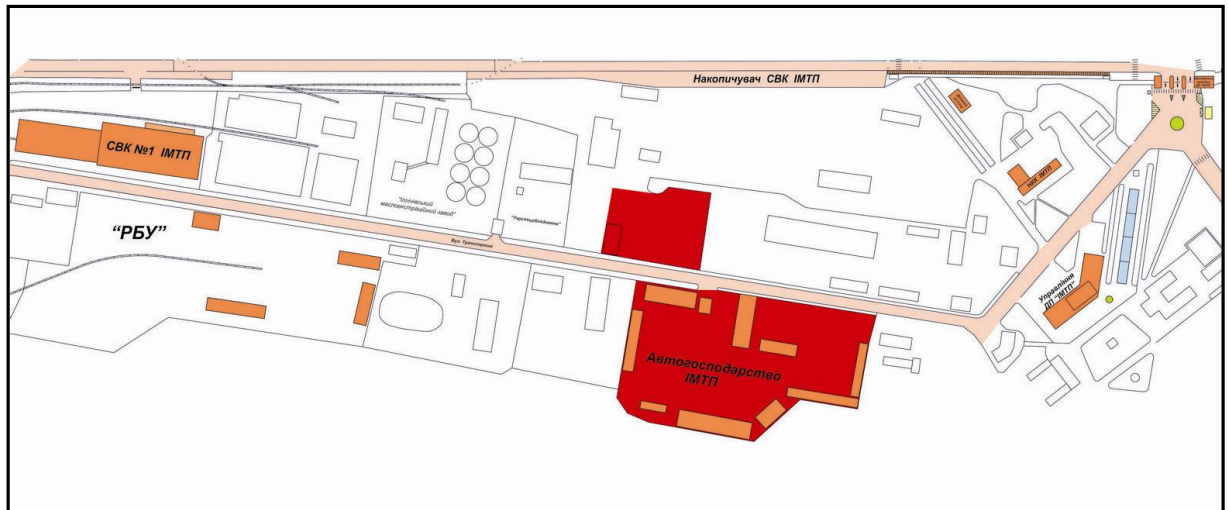
Площа території - **1,71 га**
Залишкова вартість основних засобів - **31 431 156,57 грн.**

АВТОГОСПОДАРСТВО

Автобаза ДП «ІМТП» забезпечує виконання автотранспортних перевезень вантажів та пасажирів як на внутрішній території порту, так і за її межами, а також надає транспортні послуги стороннім організаціям за окремими замовленнями.

Парк автотехніки складається з 338 одиниць автотранспортних засобів:

- Легкові автомобілі	- 48 од.
- Автобуси	- 25 од.
- Мікроавтобуси	- 30 од.
- Тягачі Вольво (F10, F12, FH12)	- 69 од.
- Тягач КрАЗ -64431	- 5 од.
- Тягач Scania	- 2 од.
- Інші вантажні автомобілі	- 80 од.
- Напівпричеми	- 79 од.



ДП «ІМТП» розглядає можливість передання Автобази загальною площею 4,8054га (вул.Транспортна 7 – 4,1143га, вул.Транспортна 18 – 0,6911га), як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії.

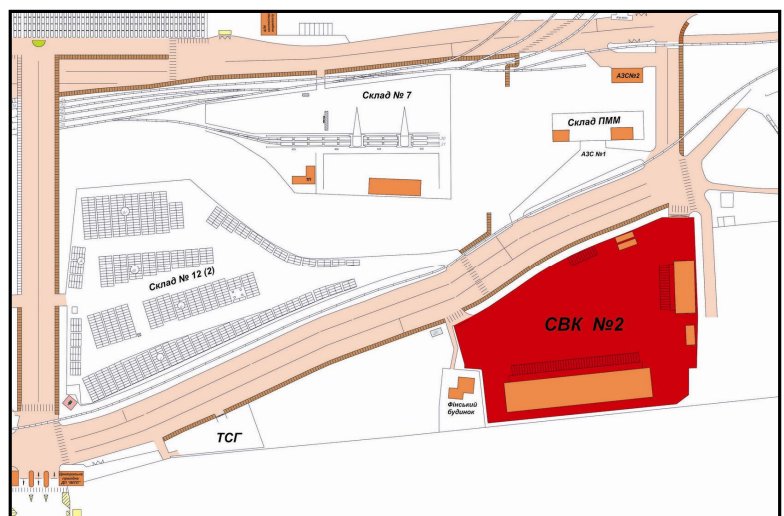
<i>Площа території</i>	-	4,8054	га
<i>Залишкова вартість основних засобів</i>	-	14 078 539,62	грн.

СПЕЦІАЛІЗОВАНИЙ ВАНТАЖНИЙ КОМПЛЕКС № 2 (СВК-2)

В межах реалізації договору про спільну діяльність між ДП «Іллічівський морський торговельний порт» та ТОВ «Мілленіум 2003», організовано «Спеціалізований вантажний комплекс №2» (далі - СВК-2) для пропуску імпортованих вантажів у контейнерах. Була проведена реконструкція, модернізація та поліпшення основних засобів Порту, переданих у спільну діяльність. Склад для догляду та тимчасового зберігання вантажів оснащено рампою для вантажних автомобілів, побудовані ваги для зважування завантажених контейнерами автомашин.



Враховуючи невиконання в повному обсязі компанією «Мілленіум 2003» взятих на себе інвестиційних зобов'язань, а також загальне зниження фінансово-





економічних показників виробничої діяльності СВК-2, ДП «ІМТП» прийняв рішення щодо розірвання договору про спільну діяльність з ТОВ «Мілленіум 2003».

Приймаючи до уваги вищенаведене і для скорочення строку перебування контейнерів на території порту, ДП «ІМТП» розглядає можливість передання Спеціалізованого вантажного комплексу №2 площею 3,25га разом з окремою складською ділянкою по вул.Транспортна 24 площею 0,98га, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для його подальшої експлуатації із здійснення пропуску вантажних автомашин з імпорtnими вантажами у контейнерах.

Площа території	-	4,23	га
Залишкова вартість основних засобів	-	2 593 704,36	тис.грн.

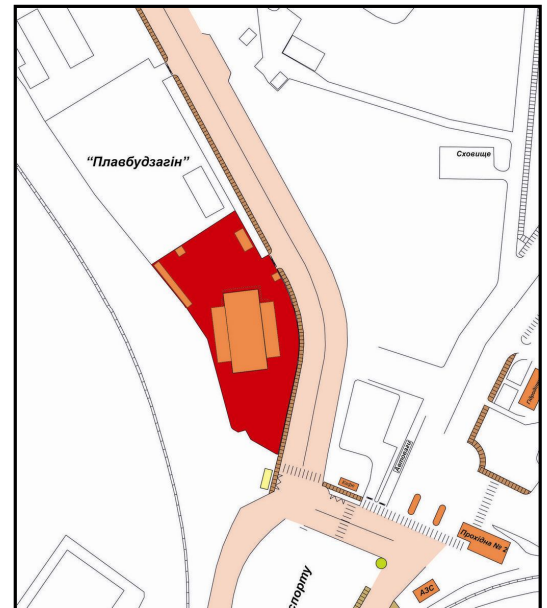
ПОБУТОВИЙ КОМБІНАТ

Для ліквідації збитковості Побутового комбінату ДП «ІМТП», який займався забезпеченням порту швацькою продукцією (спецодяг), та освоєння нових видів діяльності, між ДП «ІМТП» і ПП «Камея» було укладено договір спільної діяльності (від 20.09.2007р. №609-о).

В межах реалізації договору, було освоєно випуск металопластикових вікон та розширено номенклатуру виробляємої швацької продукції.

На цей час, Побутовий комбінат не тільки задовольняє потреби ДП «ІМТП» з виготовлення та встановлення вікон і пошиття спецодягу, але і виконує замовлення сторонніх організацій та приватних осіб.

ДП «ІМТП» розглядає можливість передання Побутового комбінату з прилеглою територією загальною площею 0,8916га, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для його розвитку та подальшої експлуатації.



Площа території	-	0,8916	га
Залишкова вартість основних засобів	-	896 907,85	грн.



8. ВПОРЯДКУВАННЯ СТРУКТУРИ ПІДРОЗДІЛІВ СОЦКУЛЬТПОБУТУ ДП «ІМТП»

ДП «Іллічівський морський торговельний порт» має розвинуту соціальну сферу для надання послуг працівникам порту, мешканцям міста та за сторонніми замовленнями:

Таблиця 9.1

Назва	Напрямок діяльності
Бізнес-центр «МОРЯК»	Готельний-комплекс БЦ «Моряк» має номери «люкс», «напівлюкс» з одне- і двомісним розміщенням, конференц-зал на 32 місця, ресторан, перукарню, автостоянку.
Санаторно-оздоровчий комплекс «ЧАЙКА»	СОК «Чайка» надає професійне медичне обслуговування з лікування та профілактики захворювань. Відпочиваючі розміщуються протягом року у спальному корпусі на 100 місць та у період з 1 червня по 1 вересня – у котеджах літнього типу, що розраховані на 200 місць.
Оздоровчо-спортивний комплекс «РАЙДУЖНИЙ»	У період з 1 травня по 1 жовтня комплекс, розташований біля моря, забезпечує умови для одночасного відпочинку 350 портовиків та гостей міста.
Оздоровчий комплекс «АЛЬБАТРОС»	У період з 1 червня по 1 вересня комплекс, розташований в 22 км від м. Іллічівськ на березі моря, одночасно приймає на відпочинок та оздоровлення 600 дітей портовиків та, на замовлення, дітей працівників сторонніх організацій.
Палац спорту «ЮНІСТЬ»	Спорткомплекс обладнаний футбольним і гандбольним залами, волейбольним майданчиком, залами для занять дзюдо, важкою атлетикою, гімнастикою, тренажерним залом, 25- метровим басейном і басейном для малюків.
Дитячі дошкільні заклади	У 5 дитячих садків створені умови для фізичного і інтелектуального розвитку дітей портовиків.
Комбінат громадського харчування (їдальні та буфети)	Їдальні і буфети працюють на всіх терміналах для харчування портовиків.
Культурно-діловий центр	Здійснює організацію відпочинку портовиків та іноземних моряків, туристичні поїздки та інші заходи.
Службово-побутовий комплекс	Гуртожитки та багатоквартирні будівлі для проживання працівників порту

Наявність на балансі ДП «ІМТП» такого значного та різноманітного переліку об'єктів соціально-культурного та побутового значення, якими користуються не тільки портовики і члени їх родин, але й мешканці та гості міста Іллічівськ, завдає підприємству значних витрат на утримання цих об'єктів та фактично фінансує їх замість державного та місцевого бюджетів.



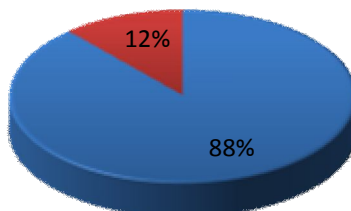
Фінансові показники з утримання соціальних об'єктів ДП «ІМТП» за 2009-2011рр.:

Таблиця 9.2

Підрозділи	Доходи, (тис.грн.)			Витрати, (тис. грн.)			Фін. результат, (тис. грн.)		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
ДДЗ	2 482	2 501	2 538	17 097	18 169	19 848	-14 615	-15 668	-17 310
СПК	1 230	1 222	1 336	8 181	8 712	8 499	-6 951	-7 490	-7 163
Очисні споруди	2 661	2 771	2 553	6 721	6 900	8 254	-4 060	-4 129	-5 701
СП "Чайка"	4 585	4 254	4 568	7 621	6 463	7 645	-3 036	-2 209	-3 077
ПС "Юність"	631	1 020	1 469	3 857	4 234	4 451	-3 226	-3 214	-2 982
ОК "Альбатрос"	2 967	3 289	3 251	5 349	4 561	4 661	-2 382	-1 272	-1 410
Водна станція	74	103	94	854	791	1 182	-780	-688	-1 088
БЦ «Моряк»	3 547	3 779	3 297	4 527	4 465	4 950	-980	-686	-1 653
ОСК "Райдужний"	4 391	5 388	5 042	5 615	4 927	5 123	-1 224	+461	-81
ВСЬОГО:	22 568	24 327	24 148	59 822	59 222	64 613	-37 254	-34 895	-40 465

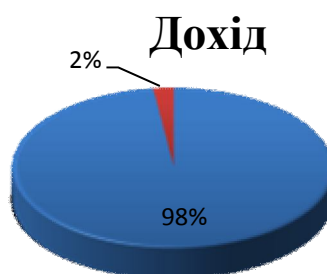
Питома вага чисельності працюючих в підрозділах соцкультпобуту діяльності у загальній середньооблікової чисельності працюючих порту:

Середньооблікова чисельність



■ господарська діяльність ■ інша господарська діяльність

Питома вага доходу від підрозділів соцкультпобуту у чистому доході порту:



■ господарська діяльність ■ інша господарська діяльність

Питома вага витрат на утримання об'єктів соцкультпобуту у собівартості:



Враховуючи значні щорічні витрати на утримання об'єктів соцкультпобуту та невиробничої сфери, ДП «ІМТП» розглядає можливість передання об'єктів:

- до комунальної власності територіальної громади міста Іллічівськ,
- як цілісних майнових комплексів компаніям-інвесторам на умовах договору концесії.

8.1. ПЕРЕДАННЯ ОБ'ЄКТІВ ДО КОМУНАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ М.ІЛЛІЧІВСЬК

Відповідно до рішення трудового колективу ДП «ІМТП», яке було прийнято підчас проведення Конференції 26.04.2012р., та за згодою Міністерства інфраструктури України, ДП «ІМТП» звернувся до Міської Ради міста Іллічівськ з пропозицією стосовно передачі об'єктів державної власності (соціальної та невиробничої сфери) з балансу підприємства до комунальної власності територіальної громади міста Іллічівськ.

Іллічівська Міська Рада погодилась з пропозицією ДП «ІМТП» та за результатами переговорів було укладено **Графік передачі об'єктів соцкультпобуту ДП «Іллічівський морський торговельний порт» у комунальну власність міста Іллічівськ:**

Таблиця 10.3

2013	2014	2015
Очисні споруди Дитячі садки №№ 2, 3, 5, 6, 20 Житлові будинки Гуртожитки №№ 1, 3, 5	Культурно-діловий центр Водна станція	СК «Юність»

Всі об'єкти, що будуть передані до комунальної власності м.Іллічівськ, збережуть своє цільове призначення і будуть надавати послуги як працівникам ДП «ІМТП», так і мешканцям та гостям міста.

Передача об'єктів соцкультпобуту та невиробничої сфери до комунальної власності міста Іллічівськ значно зменшать витрати ДП «ІМТП» на

утримання цих об'єктів і, як наслідок, призведе до збільшення прибутків підприємства та відрахувань до державного і місцевого бюджетів.

8.2. РОЗВИТОК ОБ'ЄКТІВ СОЦКУЛЬТПОБУТУ на УМОВАХ ДОГОВОРІВ КОНЦЕСІЇ

Всі об'єкти, що будуть передані компаніям-інвесторам на умовах договору концесії, збережуть своє цільове призначення і будуть надавати послуги як працівникам ДП «ІМТП», так і за сторонніми замовленнями.

САНАТОРНО-ОЗДОРОВЧИЙ КОМПЛЕКС «ЧАЙКА»

Профіль: загальнооздоровчий.

Функціонує – цілорічно.

Розташований на узбережжі Чорного моря в межах міста Іллічівська в парковій зоні (зелене містечко).

На території в 9,2га розташовані спальний та лікувальний корпуси, їдальня з кіноконцертним залом, а також літні будиночки.

Спальний корпус на 100 місць працює цілорічно, відпочиваючі розміщуються в 2-ох місцевих номерах.

С 1 червня до 1 вересня функціонують котеджі літнього типу на 200 відпочиваючих, з 4-ох місцевим розміщенням.

Послуги медичні, проживання та харчування – сертифіковані.

СОК «Чайка» також надає послуги по проведенню семінарів, з наданням проживання, харчування, центру дозвілля та кіноконцертного залу.

ДП «ІМТП» розглядає можливість передання СОК «Чайка» загальною площею території 9,2001га, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для проведення реконструкції та подальшої експлуатації



Площа території	- 9,2001 га
Залишкова вартість основних засобів	- 2 873 611,45 грн.

ОЗДОРОВЧИЙ КОМПЛЕКС «АЛЬБАТРОС»

Оздоровчий комплекс «Альбатрос» розташований в 22,0км від м.Іллічівська, на березі моря, в курортній зоні «Кароліно-Бугаз».

Комплекс одночасно приймає 640 дітей, які проживають у затишних літніх будиночках по 2-4 чоловіка в кімнаті. Піщаний пляж довжиною 400,0м і шириною 200,0м обладнаний тіньовими навісами.

До послуг відпочиваючих: 5-разове харчування, кафе, відеозал, зелений театр, вогнищевий майданчик, бібліотека, більярдна і стадіон.

ОК «Альбатрос» функціонує в період з 1 червня по 1 вересня.

Послуги проживання та харчування – сертифіковані.

ДП «ІМТП» розглядає можливість передання ОК «Альбатрос» загальною площею території 32,0га, як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для проведення реконструкції та подальшої експлуатації



Площа території	- 32,0 га
Залишкова вартість основних засобів	- 907 551,94 грн.

БІЗНЕС-ЦЕНТР «МОРЯК»

Розташований в центрі міста. Всі номери готелю відповідають сучасним вимогам готельного обслуговування, мають міжнародний та міжміський телефонний зв'язок, телевізор із супутниковим телебаченням, холодильник, автономне гаряче водопостачання та опалення. Безпосередньо у готелі є ресторан.

Готель має досвід щодо розміщення та обслуговування великих груп.

Кількість та класи номерів:

- «Люкс» 3 кімнатний	- 2 од.
- «Люкс» 2 кімнатний	- 10 од.
- Люкс «Студія»	- 5 од.



- Двомісний DBL (двоспальне ліжко)	- 10 од.
- Двомісний TWN (два окремих ліжка)	- 55 од.
- Одномісцеві	- 60 од.

ДП «ІМТП» розглядає можливість передання БЦ «Моряк» загальною площею території 0,6585га (в т.ч. площа під будівлею 0,1654га), як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для проведення реконструкції та подальшої експлуатації



Площа території	- 0,6585 га
Залишкова вартість основних засобів	- 8 243 221,96 грн.

ОЗДОРОВЧО-СПОРТИВНИЙ КОМПЛЕКС «РАЙДУЖНИЙ»

У літній період для відпочинку портовиків і гостей надаються будиночки оздоровчо-спортивного центру «Райдужний», розташованого біля моря, що може приймати 350 відпочиваючих одночасно.



На території, що нараховує більш 300 видів рослин, поруч з пляжем розташовані літній театр, відеозал, спортивні майданчики, бар, причал для екскурсійних морських катерів і водна станція.

База функціонує з 1 травня по 1 жовтня.

ДП «ІМТП» розглядає можливість передання ОСК «Райдужний» загальною площею території 15,06га (в т.ч. території яхт-клубу – 3,44га, бази відпочинку «Дружба» - 0,75га та артезіанської свердловини – 0,02га), як єдиного майнового комплексу, компанії-інвестору на умовах договору концесії для проведення реконструкції та подальшої експлуатації.



Площа території	- 15,06 га
Залишкова вартість основних засобів	- 12 332 096,52 грн.

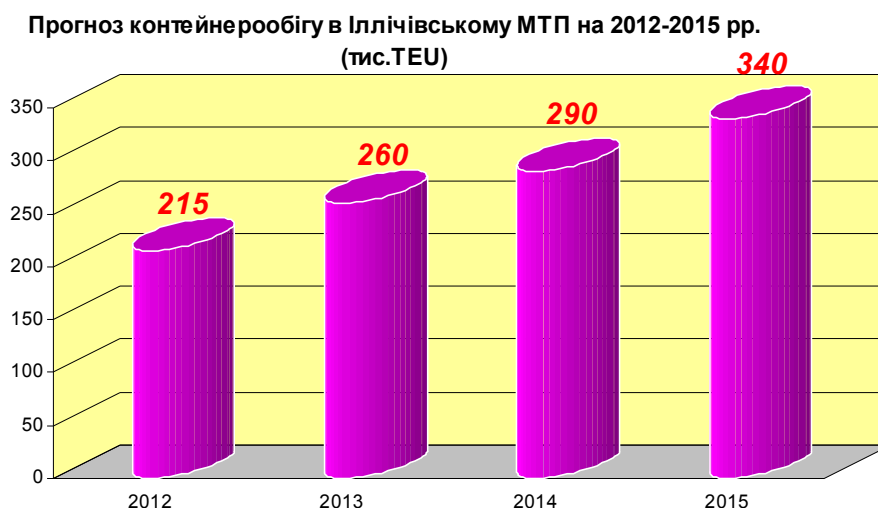


9. ПРОГНОЗ ВАНТАЖОПЕРЕРОБКИ ДП «ІМТП» до 2015 року

Кон'юнктурно-маркетинговий аналіз ринку транспортних перевезень дозволяє спрогнозувати динаміку вантажообігу ДП «ІМТП» на 2012-2015 роки за номенклатурою:

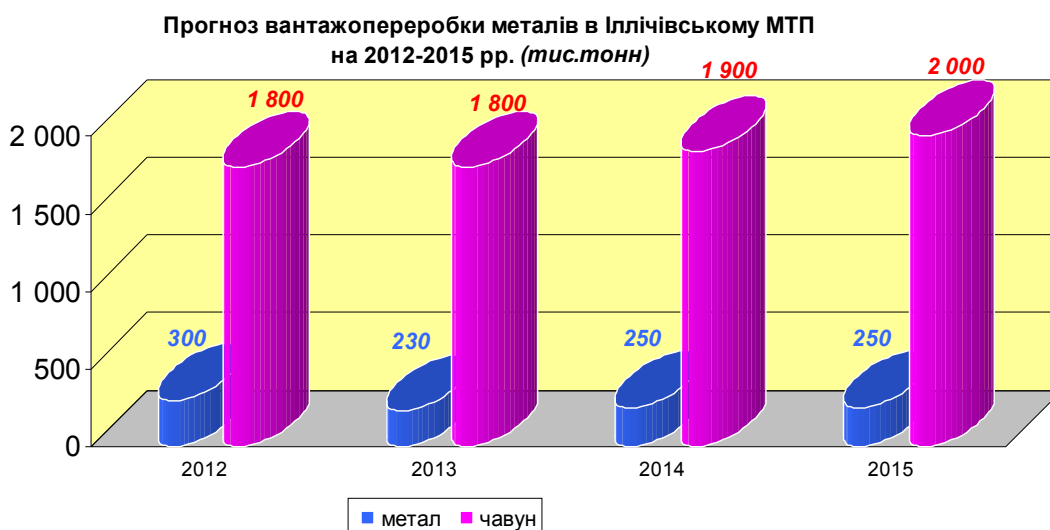
➤ аналіз обсягів перевантаження контейнерів у ДП «ІМТП» за період 2005-2011рр., зростання частки перевезення контейнерів в траншипменті та реалізація передбачених Програмою розвитку заходів щодо створення єдиного Контейнерного терміналу з причалами №№ 1-9, дозволяють спрогнозувати зростання обсягів вантажопереробки контейнерів в порту (Діаграма 7.1).

Діаграма 7.1



➤ враховуючи тенденції останніх років з перевантаження металу та чавуну через ДП «ІМТП», в найближчі роки цілком можливо прогнозувати збереження вантажопотоку чавуну на рівні 2,0 млн. тонн на рік. (Діаграма 7.2).

Діаграма 7.2

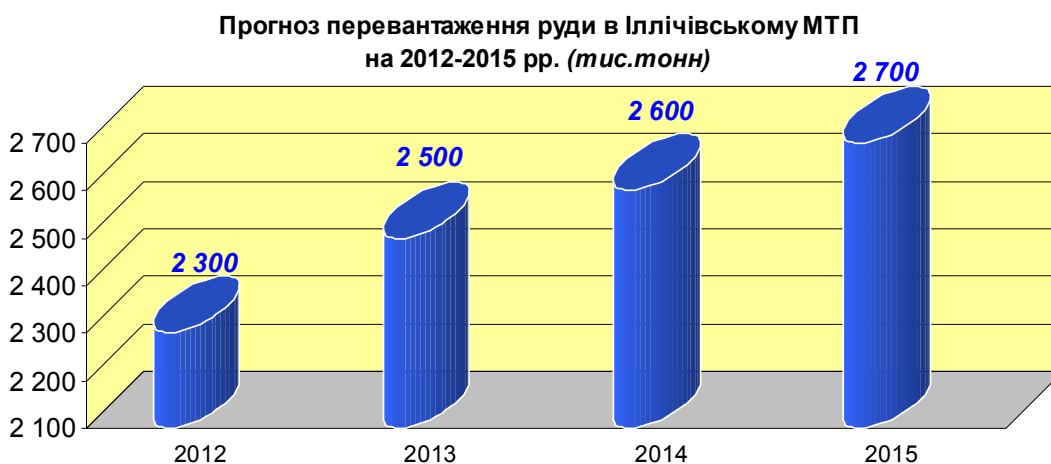




➤ Обсяги перевантаження через ДП «ІМТП» руд кольорових металів та інших вантажів навалом (ЗРК, окатиші), що використовуються для потреб українських металопереробних заводів, стабілізуються на рівні 2,0-2,6 млн.тонн на рік (Діаграма 7.3).

З реалізацією проектів технічної реконструкції глибоководних підходів, будівництва перевантажувального комплексу з рейдовим причалом №2 та наявність розвинутої залізничної інфраструктури, дозволять проводити вантажні операції з балкерами типу Capesize на захищеній внутрішній акваторії в безпосередній близькості від причалів Порту.

Діаграма 7.3



➤ обсяги залізнично-поромних перевезень будуть відносно стабільними з поступовим зростанням у разі активізації перевезень на лінії Варна-Іллічівськ-Поті, Іллічівськ-Дерінже та відкриття на Іллічівськ нових залізнично-поромних ліній. Автопоромні перевезення будуть зростати більш високими темпами за рахунок збільшення транзитної складової, спрощення процедур пропуску через державний кордон України та розвитку автомобільних шляхів.

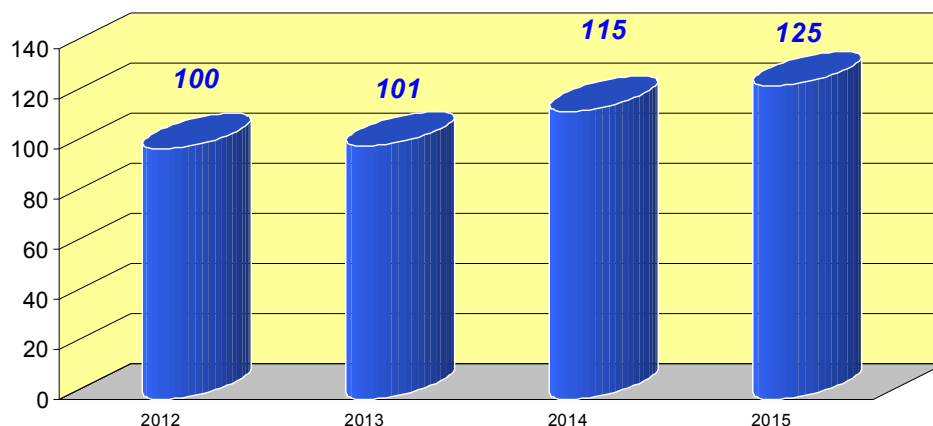
➤ комплекс з обслуговування вантажів ро-ро в ДП «ІМТП» є одним із найбільших у Чорноморському регіоні. Він має достатні глибини для обслуговування суден з осадкою до 9,0 метрів, значну складську площу для одночасного зберігання до 6 000 одиниць легкових автомобілів.

Відправка автомашин здійснюється автомобільним транспортом і залізницею. Обсяги вантажопереробки автотехніки щороку збільшуються.

На наступні роки, очікується достатньо стабільний об'єм вантажопереробки з поступовим зростанням (Діаграма 7.4)

Діаграма 7.4

Прогноз перевантаження колісної техніки в Іллічівському МТП на 2012-2015 рр. (тис.од.)

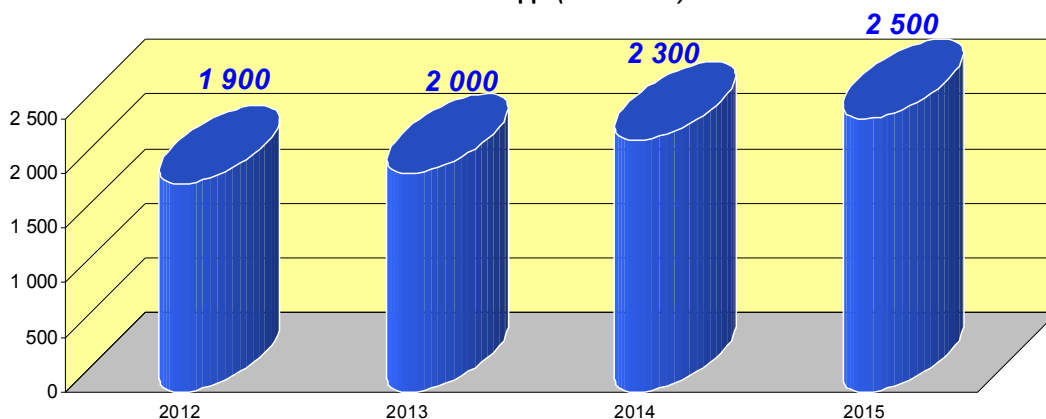


➤ обсяги перевантаження зерна до 2015 року стабілізуються на рівні 2,0-2,5 млн. тонн на рік, а після введення в експлуатацію нових потужностей та перевантажувального обладнання, пропускна спроможність сягне 10,0-15,5 млн. тонн зерна на рік за умови відсутності обмежень на експорт (Діаграма 7.5).

Незначні коливання обсягів вантажопереробки зернових вантажів будуть залежати від ринку.

Діаграма 7.5

Прогноз перевантаження зерна в Іллічівському МТП на 2012-2015 рр. (тис.тонн)

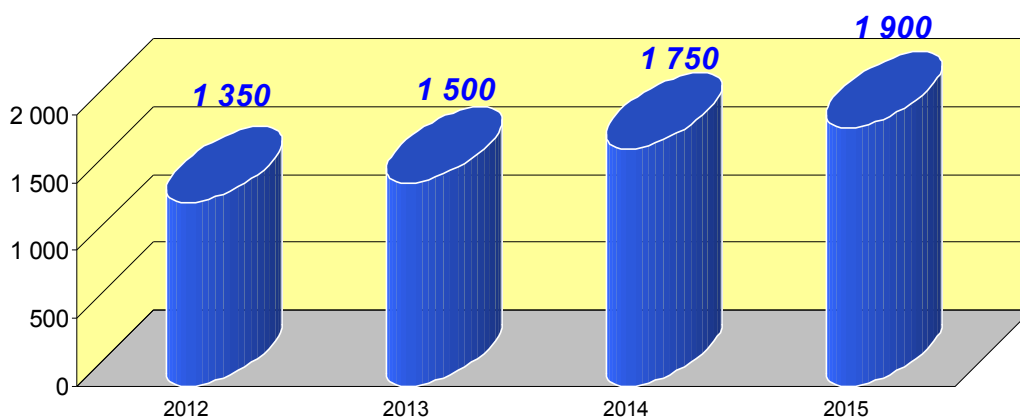


➤ стабільним залишиться вантажопотік сірки навалом, з незначним поступовим зростанням із виходом на річний рівень вантажопереробки в 2,0-2,3 млн.тонн, що пов'язано з високими темпами розвитку нафтопереробних заводів, хімічної промисловості і дорожнього будівництва, у якому активно використовується сірка (Діаграма 7.6).



Діаграма 7.6

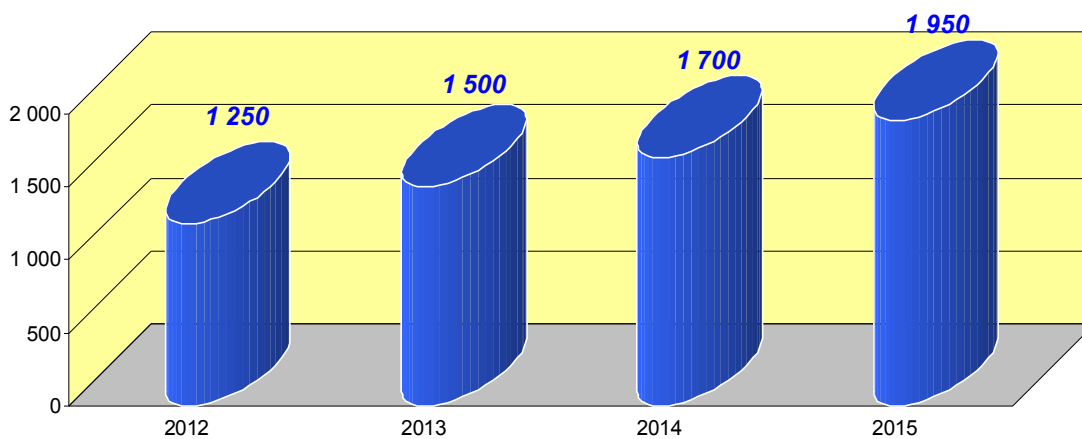
Прогноз перевантаження сірки в Іллічівському МТП
на 2012-2015 рр. (тис.тонн)



➤ модернізація і поступовий розвиток портової бази наливу олій та майбутнє введення в дію нових олійно-екстракційних заводів, у тому числі у реверсному режимі, значно збільшать обсяги перевантаження рослинної олії (до 2,0 млн. тонн на рік) і насипних вантажів (шрот) – продукції заводу (до 1,0 млн. тонн на рік) (Діаграма 7.7).

Діаграма 7.7

Прогноз перевантаження олії в Іллічівському МТП
на 2012-2015 рр. (тис.тонн)





10. ОЧІКУВАНІ РЕЗУЛЬТАТИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОГРАМИ РОЗВИТКУ ДП «ІМТП»

Реалізація Програми розвитку ДП «ІМТП» дозволить:

- залучити приватних портових операторів-інвесторів до розвитку перевантажувальних потужностей, допоміжних та соціально-невиробничих підрозділів;
- провести реконструкцію існуючих та побудувати нові перевантажувальних потужностей за рахунок залучення компаній-інвесторів до розвитку порту на умовах договорів концесії (Додаток № 2);
- перетворити ДП «ІМТП» у головний контейнерний порт на Чорному морі (контейнерний «ХАБ») - центр з'єднання океанських і фідерних ліній до інших портів України, Росії та Грузії;
- створити нові високотехнологічні сучасні перевантажувальні термінали та комплекси і підвищити конкурентоспроможність порту на світовому ринку портових послуг;
- забезпечити використання прогресивних організаційно-правових форм управління в порту та створення сприятливих умов для залучення інвестицій;
- звести до мінімуму вплив виробничого процесу на здоров'я працівників порту і навколишнє природне середовище, знизити рівень виробничого травматизму та аварій, значно поліпшити умови праці.
- створити необхідні умови щодо неухильного зростання соціального рівня та захищеності робітників ДП «ІМТП» та їх сімей.

У ДП «ІМТП» будуть створені:

- портові потужності для перевантаження контейнерів, обробки суден ро-ро та великовантажних океанських балкерів на рівні високих міжнародних стандартів;
- промислово-транспортувальні портові комплекси на рівні найкращих міжнародних стандартів з прийому, переробки та відвантаження морським та іншими видами транспорту сільськогосподарської продукції, що вирощується у південно-східному регіоні України, а також імпорتنі;
- умови для обробки транзитних вантажів на кращому в чорноморсько-азовського регіону рівні і залучення на підставі цього значних транзитних вантажопотоків.

В ДП «ІМТП» буде закладений вагомий фундамент для створення на базі трьох морських портів «Великої Одеси» досить спроможної та ефективно діючої структури перевантаження експортно-імпортних та транзитних вантажів, яка за



показниками свого функціонування стане привабливою для обслуговування торговельно-транспортних зв'язків між Європою та Азією, а також між Євразійським континентом та іншими регіонами світу.