

# Превратить Днепр в Миссисипи: 7 мнений о речном судоходстве в Украине

У Днепра есть большой потенциал и его можно превратить в Миссисипи. Что для этого нужно и что этому мешает – такие вопросы обсуждали эксперты и участники рынка на конференции «Днепр в европейском фарватере».

«Рече та стогне Дніпр широкий», – писал украинский поэт Тарас Шевченко о крупнейшей реке Украины. Спустя 200 лет Днепр все также «стонет», а проблем у реки за последнюю четверть столетия только прибавилось. В указанный период объем речных перевозок упал в десятки раз, а речная инфраструктура устарела. Что делать и как быть дальше? Чтобы ответить на этот вопрос, Министерство инфраструктуры при поддержке Посольства Королевства Нидерланды в Украине организовало 22 июня конференцию «Днепр в европейском фарватере». Мы собрали ключевые тезисы выступавших.

## **0 перспективах порта Херсон**

**Бас ван Зон (Royal HaskoningDHV):** Мы провели предварительную оценку жизнеспособности государственно-частного партнерства на примере Херсонского порта. Мы изучили грузопоток региона, где он расположен. Здесь курсируют многообещающие товары, в частности зерно. Мы думаем, что найдутся и другие такие грузы.

Сейчас в порту переваливается порядка 1,7 млн тонн (данные за 2015 год). Это смешанные грузы. Кроме зерна, есть строительные материалы, удобрения, металл, древесина и другие. Грузопоток

порта к 2035 году может вырасти до 3 млн тонн, а в самом позитивном сценарии – даже до 5 млн тонн, если, конечно, они смогут их перегрузить. Наша оценка говорит, что смогут.

У порта Херсон хорошее расположение – он находится очень близко к Черному морю, у него есть развитая портовая инфраструктура. Тот, кто будет там работать, будет начинать не с нуля. Преимущественно порт не замерзает, но даже если это случается, то этот вопрос легко решается.

Мы оценили возможные риски – технические, экономические, финансовые, экологические, социальные, законодательные. Самыми проблематичными можно назвать социальные риски. Сейчас в порту работает около 730 сотрудников. Если будет частный инвестор, тогда, по нашим оценкам, понадобится меньше персонала. И, конечно, этот момент нужно воспринимать очень осторожно и заблаговременно об этом побеспокоиться. Кроме того, есть определенные проблемы в законодательстве, основная – это отсутствие принятого закона о концессии. Несмотря на все риски, в целом, мы позитивно оцениваем этот проект.

## **Об узких местах Днепра**

**Тэун Элзинга (Royal HaskoningDHV):** Сегодня в Украине внутренние водные пути используются в грузоперевозках только на 2%. Но река способна на большее. Целью нашего проекта, который мы делали совместно с ЕБРР, является определение мер для того, чтобы сделать этот вид транспорта более конкурентным. Сейчас по Днепру перевозится только 5 млн тонн грузов. Мы считаем, что в последующие 15-20 лет этот показатель можно увеличить до 15-20-25 млн тонн или даже больше.

Если мы говорим о ситуации 2016 года, то мы видим, что большинство грузов перевозится по нижней части Днепра – порядка 95-96%. Мы считаем, что и по средней и верхней части реки можно перевозить гораздо больше грузов. Мы рады, что

правительство подталкивает этот процесс, и что бизнес также проявляет интерес.

Давайте посмотрим на разные речные активы. Их состояние не такое, как нам бы хотелось. На Днепре есть 6 шлюзов, но они очень устарели. Первый был построен в 1933 году, а последний – в 1980 году. Так не должно быть. Мы побывали на всех шлюзах, осмотрели их состояние. Сейчас они работают на половину своих возможностей.

Также глубины в средней и верхней части Днепра не соответствуют требованиям (3,65 метра), а в некоторых местах река сильно мелкая, в других же имеются пороги. Это создает угрозу для судоходства. Необходимо провести дноуглубление и извлечь 1,5 млн тонн песка и 20 тыс. кубометров камня.

На Днепре необходимо отремонтировать 1100 буев и установить 125 абсолютно новых. Также нужны 13 дополнительных станций, которые будут снимать данные о состоянии реки.

Устарело и навигационное оборудование. Если мы посмотрим на буи и бакены, то они были установлены еще в 1950-х годах. Их давно надо менять. Необходимо отремонтировать 1100 буев и установить 125 абсолютно новых. В Украине должна быть система речной информации, которая будет уведомлять экипажи судов через интернет. Для этого нужно установить 13 дополнительных станций, которые будут снимать данные о состоянии реки и передавать информацию о ней.

Фарватер реки требует должного присмотра. Для этого необходимо обладать современным дноуглубительным флотом. Следующий момент – это мосты. На Днепре есть два железнодорожных моста, в Кременчуге и Днипре, которые нужно поднимать для прохода судов. И компании, особенно иностранные, должны платить достаточно высокие платежи за такую услугу. Это приводит к

тому, что они выбирают другой вид транспорта вместо речного. С этим нужно что-то делать – либо снижать или отменять эти сборы, либо повышать высоту самих мостов. Насколько я знаю, они тоже требуют ремонта. Мы провели предварительную оценку капитальных затрат. В целом, чтобы восстановить реку, необходимо от 50 до 70 млн долларов. Это не такие большие деньги, если мы будем думать о перспективах.

## **0 законодательной базе**

**Удо Витульский (Евросоюз):** Наша компания TIEG (Transport & Infrastructure Expertise Group) провела анализ проекта закона о внутреннем водном транспорте. Мы предложили свои рекомендации. Частично мой коллега Тэун Элзинга затрагивал некоторые из них. Поэтому я остановлюсь на институциональных преградах, которые существуют в предлагаемом законопроекте. Что касается управления инфраструктурой, то система делегирования полномочий сверху вниз должна быть очень простой и четкой. Нужно точно понимать, какое министерство за это отвечает. Также должна быть одна центральная институция, которая бы отвечала за реку и обладала необходимым полномочиями. Этого мы не видим в законе – необходимо все четко выписать.

## **0 взаимодействии реки и морских портов**

**Олег Нивьевский (Всемирный банк):** Международные организации видят достаточный потенциал в перевозках грузов по реке. В Украине с каждым годом растет производство и экспорт зерновых, потребление внутри страны остается практически на том же уровне. Зерно нужно как-то довести до морских портов – это создает возможности для речных перевозок.

В США 50% зерна доставляется к портам Мексиканского залива по рекам. Аналогично происходит и в Аргентине.

Давайте посмотрим на конкурентов Украины по зерновому рынку –

Аргентину или США. В этих странах активно используются реки Ла-Плата и Миссисипи в доставке зерна в морские порты. В Соединенных Штатах 50% зерна доставляется к портам Мексиканского залива по рекам. Аналогично происходит и в Аргентине. В мире идет большая конкуренция за доставку зерна, Украина не стоит в стороне. Недавно «Нибулон» опубликовал данные, что они перевозили груз по реке на 1 доллар дешевле, чем по железной дороге. Если нам удастся сэкономить в транспортировке зерна по реке, это станет выигрышем для фермеров. Я хочу завершить таким призывом «Давайте сделаем Днепр Миссисипи Украины!».

## **0 развитии реки без господдержки**

**Алексей Вадатурский («Нибулон»):** До меня эксперты выступали с разными предложениями, например, развивать судоходство в верхней части Днепра, быть ближе к Киеву. Но мы уже в Киеве. Мы уже не только зерно оттуда вывозим, но мы привезем туда даже арбузы. Мы не только думаем, как быть, мы уже работаем. У нас есть своя стратегия развития, мы ее постепенно воплощаем. Мы изучили опыт Америки, Европы, Беларуси. Фактически, мы делаем многое из того, что сегодня озвучивали уважаемые эксперты.

За 20 лет длина судоходных речных путей уменьшилась с 4 тыс. км до меньше 2 тыс. км.

Ни один эксперт в своем выступлении не назвал ни одной реки, кроме Днепра. Каждый год у нас уменьшается количество рек на 100 км. За 20 лет длина судоходных речных путей уменьшилась с 4 тыс. км до меньше 2 тыс. км. Наша компания прокопала Южный Буг. Мы вернули Украине 134 км водного пути и построили два предприятия на Южном Буге. Мы привезли в Николаев 500 тыс. тонн зерна, используя реку Южный Буг. Сегодня с этой трибуны я говорю: вы забыли о Десне, самой живописной реке Украины. В следующем году мы займемся Десной.

Почему сегодня нет речных перевозок? Прежде всего, никто не хочет, чтобы грузы шли по рекам. Большие компании, например Cargill, тяготеют к портам Одесского региона, потому что порты Херсон и Николаев – самые дорогие порты в мире. В итоге, Днепр теряет свои грузы в пользу портов Большой Одессы. Порты Херсон и Николаев должны отвечать за грузы, идущие по Днепру. Министерству инфраструктуры нужно проявить волю и уменьшить сборы на 1 доллар, и направить 1 доллар на ремонт шлюзов и дноуглубление. Порты Херсон и Николаев переваливают 25 млн тонн, умножаем на 1 доллар. Этого достаточно, чтобы шлюзы были в отличном состоянии и чтобы глубины по всему течению Днепра достигали 4 метров. Без кардинального пересмотра экономических подходов к речным перевозкам Днепр не сможет развиваться.

## **0 финансировании речной инфраструктуры**

**Виктор Довгань (Министерство инфраструктуры Украины):** Народный депутат Андрей Вадатурский представил проект, где расписал, откуда брать деньги на ремонт шлюзов и дноуглубление. Мы нашли там две интересные вещи. Первая – направлять деньги из Дорожного фонда. Мне не до конца понятен этот механизм. А вторая – средства, вырученные Администрацией морских портов Украине в качестве уплаты канального сбора, привлечь на реку. Второе предложение может пройти без Верховной Рады. Мы заканчиваем разрабатывать новую [методологию портовых сборов](#), АМПУ готова направить средства от канального сбора на развитие речной инфраструктуры (если будут внесены изменения в нормативную базу об этом и передан дноуглубительный флот «Укрводшляха». – прим).

## **0 свободе навигации на реке**

**Ганс ван дер Верф (Всемирный банк):** Я хотел бы сделать несколько ремарок о внутреннем водном транспорте. Во-первых, всем участникам рынка должен быть обеспечен равный доступ к

реке. В ЕС это закреплено законодательно. Во-вторых, речные перевозки должны способствовать развитию экономики, а не быть источником для получения средств. Например, на реке Рейн с 1815 года отменены все сборы. Это привело к тому, что в Германии речные перевозки лидируют в цене, они гораздо дешевле, чем по железной дороге или автотранспортом. Я был очень удивлен, когда услышал, что в Украине суда платят за то, чтобы пройти под мостом, который разводится. Это нонсенс! Почему же пользователь моста не платит за место, которое занимают опоры моста на реке?!

Речные перевозки должны способствовать развитию экономики, а не быть источником для получения средств.

Еще одна ремарка. Во всех выступлениях я не слышал о статусе Днепра как водной транспортной артерии. Правительству необходимо это прописать в отдельном документе. Я вспоминал 1815 год. Тогда на Венском конгрессе его участники приняли принципы навигации на реке Рейн, которые прояснили для всех сторон, как нужно использовать реку. Это очевидные аспекты, их необходимо внедрить и для Днепра.

[Николай Засядько](#)

Источник:

[http://cfts.org.ua/articles/prevratit\\_dnepr\\_v\\_missisipi\\_7\\_mneniy\\_o\\_rechnom\\_sudokhodstve\\_v\\_ukraine\\_1240](http://cfts.org.ua/articles/prevratit_dnepr_v_missisipi_7_mneniy_o_rechnom_sudokhodstve_v_ukraine_1240)