

# Молдавский гамбит: Как украинские порты на Дунае могут лишиться грузов

Украина и Молдова хотят восстановить ж/д ветку Березино-Басарабьяска. Но у проекта есть обратная сторона, которая может навредить дунайским портам Украины и изменить логистику в пользу Румынии и Молдовы. Детали в интервью порталу ЦТС рассказывает заместитель директора Измаильского порта Юрий Власенко.

*Если посмотреть на карту украинской Бессарабии, то видно, как она изрезана многочисленными озерами, между которыми ютятся автомобильные и железные дороги. Логистику усложняет и государственная граница. Возникает ощущение, что этот край – один сплошной узел проблем и вопросов. Чтобы разрешить один из них, в 2016 году тогдашний губернатор Одесской области Михеил Саакашвили инициировал [восстановление железнодорожной ветки Березино-Басарабьяска](#). С украинской стороны необходимо проложить 14 км полотна, со стороны Молдовы – 2 км.*

*Чем же важен этот проект для Бессарабии? Сейчас грузы из Украины в направлении Румынии идут через непризнанную Приднестровскую Молдавскую Республику. Это создает определенные неудобства для перевозчиков. Особую заинтересованность в блокаде Приднестровья проявляет Молдова. С помощью восстановления ветки Березино-Басарабьяска она пытается лишить непризнанную республику транзитных грузов.*

*Украина выразила готовность помочь соседней стране. К тому же, Киев сможет заработать свои дивиденды на данном проекте. С одной стороны, это привлечет дополнительные грузы на железную дорогу, а с другой – откроет возможность для отгрузки зерна из*

*Молдовы в порты Большой Одессы. Правда, у проекта есть и обратная сторона медали. Чтобы узнать, в чем она заключается и как может повлиять на судьбу дунайских портов Украины, мы встретились с заместителем директора по эксплуатации ГП «Измаильский морской торговый порт» Юрием Власенко.*

**Как именно отразится восстановление железной дороги Березино-Басарабьяска на судьбе дунайских портов Украины, в том числе Измаила?**

Когда анонсировали этот проект, основной акцент делался на том, что через эту ветку пойдут зерновые грузы из Молдовы в порты Большой Одессы, а также наладятся пассажирские железнодорожные перевозки, учитывая неудовлетворительное состояние автомобильных дорог в регионе. Но при этом почему-то забыли учесть судьбу дунайских портов Измаил и Рени.

В 2016 через порт Измаил прошло порядка 1,4 млн тонн грузов в направлении Румынии, а именно на комбинат ArcelorMittal Galati. Если эта ветка будет построена, тогда этот грузопоток в полном объеме уйдет на железную дорогу, по которой он будет прямиком доставляться на румынский комбинат.

Во-первых, эта ветка сократит плечо с 288 км до 152 км. Во-вторых, она даст возможность снизить тариф по доставке сырья с 15,46 долларов до 11,5 долларов (до погранперехода). Это чистый тариф, без услуг железнодорожного экспедитора. На фоне таких цифр комбинату ArcelorMittal Galati будет выгоднее возить по железной дороге, чем через Измаильский порт.

**ArcelorMittal Galati – это ваш единственный крупный клиент?**

Наш порт работает на три комбината. Это устойчивые, постоянные грузопотоки. Это ArcelorMittal Galati в Румынии, Voestalpine в Австрии и HBIS GROUP Serbia (бывший Železara Smederevo) в Сербии. В периоды стабильной работы комбинатов на первые два идет совокупно до 200 тыс. тонн ЖРС в месяц, на сербский комбинат – до 200 тыс. тонн. К этой цифре добавляется еще порядка 10-15 тыс. тонн угля, который тоже идет на эти заводы.

**Многие крупные меткомбинаты диверсифицируют свою логистику. Может быть, ваши опасения напрасны, и ж/д ход через Басарабяску станет только одним из вариантов доставки ЖРС на ArcelorMittal Galati?**

Да, подобная практика присутствует. Но если сейчас мы являемся основным маршрутом доставки, то затем мы можем превратиться во вспомогательный. То есть порт Измаил будет участвовать в перевалке ЖРС только время от времени. Это может быть минимальный объем – не больше 100 тыс. тонн по году вместо 1,4 млн тонн.

**Вы моделировали ситуацию, сколько грузопотока вы сможете потерять и за какой период времени?**

По итогам 2016 года через порт Измаил на Румынию прошло более 1,4 млн тонн грузов. Это аглоруда, концентрат, кокс, прокат и известняк. Вначале мы потеряем этот объем, это примерно 25% от общего грузопотока. Пока что мы говорили о грузах, идущих в румынском направлении. Но что мешает другим поставщикам переключиться с Измаила на Галац и переваливать свои грузы там?

**Допустим, грузы в один комбинат вы потеряете. Сможете ли вы сохранить грузы, идущие на сербский и австрийский заводы?**

Мы сможем побороться только с помощью цены. Сейчас грузы на эти комбинаты идут на условиях CIF, то есть комбинат-получатель платит за поставленный груз, а затраты на его доставку заложены в цену получаемого сырья. Поэтому с самими комбинатами нам будет сложно говорить, здесь основную роль играют поставщики – владельцы ЖРС – а те, в свою очередь, будут искать вариант доставки дешевле.

Не только Измаил, но и Рени потеряет значительную часть грузов. Расстояние от Рени до комбината ArcelorMittal Galati менее 15 км, от погранперехода до комбината тариф составляет порядка 2,5 доллара, а перевалка в порту и фрахт стоит где-то 7 долларов. То есть в Рени груз уже никогда не зайдет.

## **Самую большую выгоду от восстановления железной дороги Березино-Басарабьяска получит Румыния?**

Несомненно. К тому же, подобные прецеденты уже происходили в недавней истории. В 1970-х, когда Чаушеску задумал построить канал Чернаводэ и соединить Дунай с портом Констанца в обход устья реки, над ним многие смеялись. Но когда канал запустили, то наши порты на Дунае после развала СССР и СЭВ потеряли часть грузов. Сейчас весь поток транзитных грузов идет в Констанцу по этому каналу. Подобную возможность в ближайшей перспективе Румыния получит и в этот раз, только сейчас мы сделаем это своими же руками.

Я считаю, что это стратегический вопрос для Украины как государства и собственника портов Нижнего Придунавья. Если государство хочет похоронить порты Измаил, Рени, Усть-Дунайск, тогда нужно смело достраивать участок Березино-Басарабьяска. Но что будет потом? Украина, которая владеет выходом к Дунаю, не сможет пользоваться им.

Возможно, какую-то выгоду получит «Укрзализныця», но основными бенефициарами проекта будут, все же, Молдова и Румыния. Им это гораздо выгоднее. У Молдовы сейчас практически не осталось транзитных грузов, а благодаря этому проекту она сможет их увеличить. Естественно, что они ухватятся за него и будут удерживать любой ценой. Насколько мне известно, Молдова вплотную готовится к этому и уже планируется закупка [15 ЛОКОМОТИВОВ](#).

## **А сможет ли порт Измаил заменить потерянные 1,4 млн тонн грузов?**

Пока что мы не видим таких грузов, которые смогли бы быстро и в таком объеме заменить утерянный грузопоток. Более того, мы можем потерять и украинские грузы, которые могут уйти на румынский порт Галац, где они будут переваливаться на баржи и уходить вверх по Дунаю. В Румынии для грузовладельцев есть еще одно преимущество – отсутствие НДС на услуги по перевалке и

более низкие портовые сборы. Таким образом, порт Измаил потеряет статус «ворот Украины в Европу», его заменит Галац.

**А инфраструктура в порту Галац позволит принять такой объем грузов?**

В порту Галац работает несколько частных операторов. К большинству причалов подведена широкая колея. Проблема может возникнуть разве что с подъездными путями, но их построить не так уж и сложно.

**А что вы можете предложить?**

Единственное, что мы можем предложить – это снизить ставку перевалки. Сейчас она составляет порядка 4 долларов за тонну, нам придется снижать ее до 2 долларов. В таком случае мы будем работать на уровне себестоимости, что исключит возможность модернизации наших производственных мощностей.

**Кто еще, по вашему мнению, понесет потери, кроме порта Измаил?**

Потеряют не только портовики, но и украинские перевозчики. То же Украинское Дунайское пароходство, которое сейчас перевозит сырье из Измаила в Галац и выше по Дунаю. В Румынии действует правило третьего флага – суда стран, которые не входят в Евросоюз, не могут возить грузы из румынских портов. Сейчас УДП возит из Измаила, потому что это экспорт из Украины. Если груз попадет в Галац, его смогут везти только европейские перевозчики – в первую очередь, румынский NAVROM или австрийский DDSG (входит в состав группы Ferrexpo – ЦТС).

**Вы много говорили о ЖРС. А что насчет других грузов? Например, зерно?**

Зерна мы переваливаем не так уж и много. В 2015 году мы перевалили 21,8 тыс. тонн, в 2016 – 3,2 тыс. тонн. Грузопоток зерна на Дунае все равно стекается в Констанцу, это зерновой хаб. Поэтому если говорят о привлечении дополнительных объемов зерна в порты Измаил и Рени, это неправда. Часть зерна из

Молдовы все равно пойдет в Джурджулешты, а порты Большой Одессы получат лишь часть зернового грузопотока несоизмеримую с потерями Дунайских портов. Для Рени подобная возможность открывается только периодически, когда обмеливает река Прут.

### **Что думают грузовладельцы о строительстве ветки Березино-Басарабьяска?**

Напрямую мы с ними не обговаривали этот вопрос. Но я думаю, они об этом знают. Мы работаем преимущественно с ЖРС, это не высокомаржинальный бизнес. Каждый считает свои деньги. Поэтому я не исключаю, что как только дорога будет запущена, грузовладельцы быстро поменяют свою логистику.

### **Каков же выход из данной ситуации?**

Надо еще раз как следует все обдумать и взвесить. И, может быть, выход – это сохранить возможность нашему региону и Украине, в целом, как стране, которая позиционирует порты нижнего Дуная (Измаил, Рени, Усть-Дунайск) воротами в Европу, в перспективе остаться форпостом на Дунае! Стратегические интересы Украины всегда должны быть приоритетом. Принятие поспешных решений может переформатировать весь регион и вместо развития привести к регрессу.

Николай Засядько

<http://cfts.org.ua/>

---

**Дмитрий Козаченко. Украине  
пора серьезно озаботиться**

# экологией рек

**Мы много говорим об активизации речных перевозок и устаревшей инфраструктуре, но мало внимания уделяется экологическому состоянию водных артерий. Пора обратить внимание на эту проблему.**

Когда речь заходит о речной отрасли Украины, внимание чаще заостряется на отсутствии современного законодательства, низком уровне грузовых и пассажирских перевозок, на устаревшей инфраструктуре и судах. Безусловно, это важные проблемы, которые требуют особого подхода и безотлагательных решений. Однако «речной» вопрос ими не ограничивается – сейчас все более актуальной становится тема экологии украинских рек.

О плачевном состоянии наших водных артерий экологи заявляют уже давно. Катастрофическая ситуация объясняется, в первую очередь, постоянными выбросами в водоемы промышленных отходов, попаданием в них сельскохозяйственных удобрений и мусора. Уровень загрязнения настолько высок, что можно смело предположить – чистых рек в Украине, к сожалению, сегодня нет.

В Ассоциации рыболовов Украины признают, что на экологической карте Европы наша страна закрашена в черный цвет. И это при том, что Украина занимает первое место в ЕС по количеству пресноводных водоемов!

Например, в Днепр ежегодно сливают сточные воды примерно с 10 тыс. предприятий. Согласно подсчетам специалистов, их объем превышает 10 куб. км. Часть из них – это опасные воды, которые загрязняют бассейн крупнейшей украинской водной магистрали. В реку постоянно попадают хлориды, соли тяжелых металлов,

сульфаты, нефтепродукты и пр.

Страдают бассейны и других крупных рек Украины – Южного Буга и Днестра. В водах первого в настоящее время наблюдается повышенное содержание азота аммонийного, хрома, нитритов и пр. А в реках бассейна Днестра эксперты фиксировали высокое содержание меди и соединений марганца.

Список агрессивных и концентрированных выбросов настолько велик, что украинские реки больше напоминают таблицу Менделеева, нежели источники чистой воды. Это, в свою очередь, существенно усложняет содержание качественной питьевой воды на водопроводных станциях. Поэтому пить воду из-под крана для нашего населения – практически самоубийственно.

Что же нужно сделать, чтобы очистить украинские реки и перекрыть возможные источники их загрязнения? В первую очередь, необходимо ужесточить ответственность за сброс отходов в водные артерии. К примеру, нарушение правил охраны вод, если оно повлекло загрязнение или изменение природных свойств воды и создало опасность для здоровья человека или для окружающей среды, предусматривает штраф в размере 1700-3400 грн. Несерьезное наказание за серьезные последствия!

Показательным в этом случае может стать пример США, которые жестко борются с попытками нарушить экологическое законодательство. За превышение норм выбросов загрязненных жидких отходов в водные артерии страны известная компания Tyson выплатила штраф в размере 25 млн. долл. При таком серьезном наказании задумаешься – а стоит ли нарушать?

Для того чтобы решить ситуацию и избежать дальнейших негативных экологических последствий, нужно также серьезно заняться очисткой рек. 30 лет назад к этому вопросу ответственно подошли европейские страны, через территорию которых протекает Рейн. Долгое время в его воды стекали отходы металлургических предприятий, автомобильной промышленности и т.д. Благодаря совместным усилиям государств, воды Рейна



очистились настолько, что в них вернулся лосось! Подобные практические действия просто необходимы Украине!

Даже такие первые шаги по защите украинской природы дадут огромные положительные результаты. Но важно понимать и другое: здоровое экологическое будущее нашей страны зависит, в первую очередь, от действий самого человека, по вине которого в водоемы попадают бытовые отходы и опасные токсины от разложения неорганического мусора. Экологическая культура и образованность населения должны стать важными составляющими при борьбе за чистоту рек нашей страны. И это не только задача для общественных организаций, а в обязательном порядке – основа государственной политики.

[http://cfts.org.ua/blogs/ukraine\\_pora\\_serezno\\_ozabotitsya\\_ekologiy\\_rek\\_246](http://cfts.org.ua/blogs/ukraine_pora_serezno_ozabotitsya_ekologiy_rek_246)

---

## **Николай Засядько. Из лихтеров в баржи: как Украинское Дунайское пароходство будет обновлять флот**

Украинское Дунайское пароходство запускает уникальный проект по строительству барж на базе старых лихтеров. Также компания планирует модернизировать более 20 буксиров. Теперь осталось найти 50 млн.долларов на эти цели..

Количество – не всегда означает качество. В Украинском

Дунайском пароходстве о значении этой фразы знают не понаслышке. Сейчас флот компании состоит из 466 судов, средний возраст которых достигает 25-40 лет. Здесь можно найти экземпляры, которым исполнилось 60 лет или даже больше. Часть судов ввиду сильной изношенности и вовсе не используется, а находится в отстое. При этом отстойный флот требует расходов на его содержание. К примеру, в 2014 году с этой целью было потрачено порядка 20 млн грн.

Флот УДП состоит из 466 судов, средний возраст которых достигает 25-40 лет.

Поэтому, несомненно, флот нужно обновлять. Такая потребность усиливается конкурентной борьбой на рынке грузоперевозок по Дунаю, распределенном между несколькими крупными участниками. В данный момент УДП удается сохранять свое присутствие на этом рынке, обеспечив за собой долю, по разным оценкам, от 15 до 20%. По словам Дмитрия Барина, грузопотоки на Дунае достаточно стабильны, новых грузов практически нет, поэтому все судоходные компании не имеют значительных средств для обновления флота. «У всех компаний, которые работают на Дунае, старый флот, поэтому кто раньше обновит его, тот и выживет», – поясняет председатель правления ЧАО «Украинское Дунайское пароходство». Именно с этой целью руководство предприятия представило 30 мая инвестиционный проект развития флота УДП. Что же и как будет обновлять компания?

### **Строительство и модернизация**

Прежде всего, администрация УДП нацелена на количественное сокращение флота, который находится в отстое и повышение эффективности его использования. «Сейчас у нас 466 судов. Это буксиры, баржи, вспомогательные суда, а также лихтера. Последних насчитывается более 120 единиц, и все они простаивают без дела. Эти суда уже не используются в судоходстве», – рассказывает Дмитрий Барин.

Украинское Дунайское пароходство планирует построить 40 новых

барж

Из неиспользуемых лихтеров УДП решило строить новые баржи. Это удобно и дешево. Если сдать один лихтер на металлолом, то компания заработает всего 15 тыс. долларов, покупка новой баржи обойдется в 800 тыс. евро. «Строительство новой баржи на основе старых лихтеров на Килийском заводе будет стоить около 200 тыс. долларов, это с учетом оплаты труда и закупки дополнительных материалов. Экономия налицо, к тому же, мы решаем проблему с отстойным флотом», – поясняет глава УДП. Таким способом пароходство планирует построить 40 новых барж.

Второе направление стратегии судоходной компании – это модернизация буксиров. Их средний возраст превышает 40 лет. «В основном, мы используем буксиры типа «Рига-Иваново». Еще немного и они будут отмечать полувековой юбилей. 40% времени они стоят в межрейсовых ремонтах. Основная проблема этих буксиров – двигатель. Значительная часть деталей к ним уже не производится, фактически нам приходится делать свой хендмейд. Это создает дополнительные неудобства и расходы», – сетует Дмитрий Баринов.

Модернизация одного буксира будет стоить 2 млн долларов.

По этой причине УДП в представленном инвестпроекте заявляет о планах по модернизации 21 буксира, то есть о замене двигателей. На каждом буксире стоит по 2 главных двигателя, их стоимость и стоимость вспомогательного оборудования обойдется 1 млн долларов. С учетом работ модернизация одного буксира будет стоить 2 млн долларов. По словам руководителя УДП, предприятие еще не определилось с поставщиком двигателей: «Мы рассматриваем немецких, японских производителей. Недавно китайская компания China National Technical Import & Export Corporation (CNTIC) предложила нам двигатели производства КНР. Поедем в Китай, посмотрим, что это за двигатели».

Для реализации инвестпроекта Украинскому Дунайскому пароходству необходимы 50 млн долларов. Этой суммы у

предприятия сейчас нет, ее планируется привлечь у иностранных инвесторов. «Мы провели переговоры с нашими партнерами – австрийской компанией Panta Rei и китайской China National Technical Import & Export Corporation (CNTIC). С последней мы подписали меморандум о взаимопонимании, а в июле наша делегация поедет в Китай», – заявил Дмитрий Баринов во время презентации инвестпроекта. В Поднебесной будет разработана более детальная схема финансирования.

После оглашения цифр и планов едем на Килийский судостроительно-судоремонтный завод (КССРЗ), который входит в состав УДП. На заводе состоялась церемония спуска на воду баржи с номером UDP-SLG-021. Там нам удалось пообщаться с директором КССРЗ Олегом Пучковым, который рассказал о некоторых тонкостях создания новой баржи грузоподъемностью 2100 тонн.

В Килие уже производились баржи типа SLG в 2001-2005 годах. В то время на заводе было построено 20 таких судов. В 2000-х автором проекта был сам завод, сейчас – компания Grand Engineering, которая немного усовершенствовала его. «Глобальные параметры – длина, ширина, осадка – не изменились. Что касается нововведений, то в новом проекте появились негофрированный настил люковых закрытий, были усилены форпиковая часть и переборки на судне», – рассказывает Олег Пучков.

По словам директора КССРЗ, проект SLG предполагает изготовление баржи из двух лихтеров и вставок между ними из третьего. «У одного лихтера отрезается кормовая и носовая часть, у другого – только кормовая, то есть три части были отрезаны. Между двумя лихтерами вставляется вставка длиной 4,5 м. Резка выполняется на машине газокислородной резки «ТЕЛЕРЕКС». Перед стыковкой лихтера ремонтируются», – поясняет детали производственного процесса руководитель килийских судостроителей. «

Есть у баржи и новые детали, изготовленные не из лихтеров, а

сваренные из нового металла. Это носовая часть и крышки трюмов. Новый металл КССРЗ закупает у украинских производителей. В последних тендерах наиболее выгодные условия предложила компания «Метинвест», поэтому она сейчас поставляет предприятию необходимую продукцию.

В производстве новой баржи было задействовано порядка 60 человек – около 50 корпусников и 10 токарей. Проектная мощность завода позволяет выпускать по 4-5 баржи SLG в год. Реализация инвестиционного проекта рассчитана на 5 лет – до 2021 года и завершится возвратом средств инвестору в 2031 году.

Стоит отметить, что согласно проекту, баржа UDP-SLG-021 будет работать в течение 16 лет. Затем она будет проходить ежегодные освидетельствования на предмет соответствия регистру. Вскоре новая баржа отправится вверх по Дунаю за грузом. Не останутся без работы и работники КССРЗ. «Уже сейчас перед нами стоит задача начать строительство второй такой баржи. В ближайшее время начнем работать в этом направлении», – подытожил Олег Пучков.

Источник:

[http://cfts.org.ua/articles/iz\\_likhterov\\_v\\_barzhi\\_kak\\_ukrainskoe\\_dunayskoe\\_parokhodstvo\\_budet\\_obnovlyat\\_flot\\_1224/91356](http://cfts.org.ua/articles/iz_likhterov_v_barzhi_kak_ukrainskoe_dunayskoe_parokhodstvo_budet_obnovlyat_flot_1224/91356)

---

**Андрей Муравский. Куда ведет «Укрводпуть» - интервью И.О.**

# **начальника**

**И.о. начальника ГП «Укрводпуть» о проблемах обеспечения безопасности внутренних водных путей Украины, о перспективах «речного» законопроекта в эксклюзивном интервью для сайта «Порты Украины».**

С руководителем ГП «Укрводпуть» Николаем Верещакой мы договариваемся встретиться в управлении предприятия. Дорога обходит киевскую Гавань, которая закрыта заборами «речных» предприятий, но иногда в проемах открывается вид на пришвартованные баржи, горы добытого песка в речном порту.

**Навигация 2017 года стартовала, шлюзы работают и т.д. Но не секрет, что «Укрводпуть», как бюджетное предприятие, постоянно работает в условиях нехватки денег. Понятно, что в такой ситуации выполнить все необходимые работы не удастся. Какая ситуация сейчас?**

Мы обеспечиваем доступность, надежность и безопасность внутренних водных путей (ВВП). Но шлюзы в плачевном состоянии. С годами утеряны планово-предупредительные ремонты. Среднесрочное планирование содержание шлюзов не выполняется. Узлы и механизмы шлюзов старые, за последние десять лет эксплуатации менялись только верхние опускные ворота на Кременчугском и Днепродзержинском шлюзах. Накопилось 208 ремонтов различной сложности. По 12-17 объектов на каждом шлюзе не пригодны для нормальной эксплуатации.

Это требует усиленного наблюдения за работой шлюзов и уменьшения эксплуатационной нагрузки. В Голландии в сутки шлюз обслуживает три человека, у нас больше двадцати. Но если бы механики, гидротехники и др. постоянно не поддерживали узлы и механизмы, шлюзы давно бы закрылись.

На предприятии с 2012 года работает специальная

лицензированная техническая лаборатория. Ежедневно анализирует состояние шлюзов, поквартально и раз в год готовит аналитические отчеты о возможности дальнейшей их эксплуатации и дает предложения по устранению выявленных неполадок. На их основе Регистр принимает решение о возможности безопасной эксплуатации шлюзов. Каждые три месяца он осуществляет на них повторные технические надзоры.

Но это вынужденный подход. Если бы у нас был достаточный источник финансирования, на его основе утверждались бы стратегические планы по ремонтам и содержанию шлюзов, мы могли бы на десять лет давать гарантию безопасности работы шлюзов и речных водных путей. А так и на год не можем.

Уход от планово-предупредительных ремонтов шлюзов и эксплуатационного дноуглубления не позволяет планировать расходы: что когда отремонтировать, смазать, поменять. Хроническое недофинансирование предприятия, предаварийная стадия шлюзов неуклонно приближает страну к окончательной потере реки Днепр как транспортной артерии. Это и угроза безопасности населению, живущему вдоль реки.

Из-за безответственного отношения к проблемам судоходных шлюзов госорганов (Верховная Рада, Кабмин, Минфин, СНБО), отвечающих за финансирование предприятия на выполнение государственных задач в этом году «Укрводпуть» получил всего 11% средств от необходимого. Не хватает даже на зарплату работникам. Которые отвечают вплоть до уголовной ответственности за техсостояние шлюзов, безопасный суднопропуск и судоходство по ВВП.

В конце 2016 года Министерство инфраструктуры для предотвращения возможных техногенных, экологических катастроф обращалось в парламент, Кабмин, Минфин и Совет нацбезопасности. Но необходимые средства так и не были выделены.

Если в прошлом году на предприятии была одна проблема

хроническое недофинансирование, то в этом появилась вторая отсутствие достаточного количества квалифицированных кадров на шлюзах и флоте предприятия. По прогнозам специалистов, если до осени этого года проблему достаточного финансирования предприятия не решить, будут проблемы с кадрами, которым нужна достойная зарплата.

### **Зарплату, кстати, подняли в связи с увеличением уровня минимальной зарплаты?**

Да, но это добавило нам проблем. Для сохранения междолжностных окладов на предприятии теперь нужно дополнительно порядка 36 млн грн. в год. У предприятия денег на это нет.

В конце прошлом года руководство МИУ решило большую и перспективную задачу для водных путей часть функции по навигационному обеспечению верхней части водных путей передали «Госгидрографии». Это очень важный шаг за последние двадцать лет существования речного транспорта страны на пути решения проблем речного судоходства.

«Госгидрография» имеет достаточный источник финансирования в виде маячного сбора. Знаю, что уже сейчас она готовит программы обновления технического обстановочного флота, модернизации знаков навигационного ограждения водных путей, их перевод на европейские стандарты, понятные для всех судоводителей речного и морского флота.

В «Госгидрографию» перешла часть нашего коллектива более 220 человек. Мы передали более 40 единиц специального технического обстановочного флота и необходимого для эффективного выполнения задачи оборудования и имущества.

**Как отреагировала «Госгидрография»? Ведь хотя она и получает маячный сбор, 75% все равно идет в госбюджет, так что не все так просто...**

В прошлом году у «Госгидрографии» забрали в бюджет фактически необходимую сумму для нормальной работы всего ГП «Укрводпуть».



Но это неправильно. Денежные средства от сборов должны направляться и использоваться только на создание условий безопасного судоходства, это их целевое законное назначение и международные обязательства государства. Маячный сбор, как и все сборы в морских портах, не могут рассматриваться как прибыль. Бизнес их платит для того, чтобы безопасно пользоваться водными морскими и речными путями.

### **Голландские специалисты производят свой расчет стоимости ремонтных работ на украинских шлюзах**

В прошлом году из 2664,5 км речных водных путей страны «Укрводпуть» мог обслуживать только 1935,5 км, из них 350 км были судоходны в ночное время и только в нижней части Днепра. Навигацию 2017 года ДУ «Госгидрография» успешно обеспечила по всему судовому ходу общегосударственного назначения. Навигационное оборудование выставлено до границы с Беларусью. От Херсона до Киева будет действовать освещаемая навигационная обстановка.

**Насколько «Укрводпуть» способен самостоятельно обеспечить себя? У вас ведь есть свой дноуглубительный флот, вы участвуете в тендерах... Предприятие конкурентоспособно на них?**

Собственно, в уставе компании, которая занимается содержанием судоходных шлюзов и обеспечением безопасности судоходства по ВВП, нет задачи самостоятельно зарабатывать для выполнения государственных функций по содержанию и ремонту судоходных шлюзов и выполнения комплекса путевых работ по созданию безопасного судового хода на речных водных путях.

Вместе с тем, мы вынуждены использовать имеющуюся технику для получения собственных доходов и обеспечивать безопасное судоходство во время навигации. С каждым годом выполнять подрядные договора устарелым флотом становится труднее, он уже неконкурентоспособен. На его обновление государство за десять лет не выделило ни копейки.

По этой же причине нам сложно конкурировать с частниками. Год

назад мы выиграли тендер на дноуглубление в порту Измаил. После этого ни одного тендера на работу в морских портах не выиграли. Хотя готовы работать с очень низкой рентабельностью это ведь лучше, чем простой флота, за содержание которого все равно нужно платить.

Условия тендеров часто прописываются так, что выиграть его могут только «нужные» компании. Например, в тендерных условиях прописываются такие объемы, которые мы выполнить не можем, почему именно такая цифра, заказчик сам «не может» объяснить.

Впрочем, бывает, что частный бизнес идет нам на встречу. Например, компания «Ника Тера», с которой мы сотрудничаем не один год, дает нам достаточные средства авансами. А это возможность подготовить флот, провести ремонтные работы земснарядам и купить топливо для выполнения дноуглубления в их акватории.

**АМПУ заявляла, что хочет взять на баланс два дноуглубительных судна. Как вы относитесь к этой идее?**

Идея правильная государственная. Весь государственный технический флот в стране, который способен выполнять работы в морских портах, должен эти работы делать. И нет разницы, у какого гопредприятия он находится на балансе. Законную форму привлечения к работам такого флота можно определить быстро и просто. Было бы целевое решение руководства МИУ и АМПУ.



И если разобраться, государство должно контролировать эффективность использования государственного технического флота. Его нужно поддерживать и он способен выполнять государственные задачи. АМПУ должно содержать акватории морских портов и каналы. Но если у вас флота не достаточно, как вы задачу можете выполнять?

Да, привлекается дополнительный флот за счет тендеров. Но судовладелец-частник платит портовые сборы государству в лице АМПУ для того, чтобы государство обеспечило ему безопасность судоходства. На практике государство через АМПУ передает собранные деньги другому частнику за выполнение таких работ, таким образом образуется извращенный бизнес за счет плательщиков портовых сборов. С таким успехом частные судоходные компании пользователи портовой инфраструктуры сами могут найти подрядчика и заплатить ему напрямую.

Более того, сложные тендерные процедуры с коммерческим интересом частных дноуглубительных компаний затягивают на годы проведение в портах работ по поддержанию необходимых глубин, часто без которых операционная деятельность портов становится неэффективной. Дноуглубление в морских портах не делается на плановой основе. Использование государственного дноуглубительного флота других государственных предприятий позволит решить эту проблему.

Как работает «Укрводпуть»? Готовятся проекты дноработ по поддержанию габаритов на участках речных водных путей, в конце года, Мининфраструктуры утверждает общий план работ и в течении следующего года эти работы выполняются имеющимся флотом. Такая схема работы позволит АМПУ рационально использовать госсредства и стабильно поддерживать объявленные габариты акваторий и каналов портов. А сэкономленные средства использовать на содержание ВВП (речной части) и рассмотреть возможность снижения канального сбора для речных судов.

В МИУ в мае было несколько совещаний, на которых рассматривалась возможность реорганизации «Укрводпути», передачи его имеющегося дноуглубительного флота вместе с функцией по содержанию речных водных путей АМПУ. Обсуждались вопросы внесения изменений в нормативно-правовые акты, которые регулируют эту сферу и согласование с заинтересованными центральными органами исполнительной власти, как это было сделано с «Госгидрографией».

Передача функции и плавсредств ГП «Укрводпуть» к АМПУ позволит должным образом осуществлять навигационное обеспечение судоходства на ВВП, а «Укрводпути» даст возможность эффективно использовать бюджетные средства на не менее важную функцию предприятия содержание и ремонты судоходных гидротехнических сооружений.

Это также уберет споры речной транспортной общественности о необходимости введения речного сбора и позволит принять Верховной Радой долгожданный Закон «О Внутреннем водном транспорте».

**Что можно предпринять для того, чтобы «Укводпуть» финансировался достаточной мерой и мог дать хотя бы среднесрочную гарантию безопасности на реках?**

У государства нет законодательных механизмов финансирования инфраструктуры внутренних водных путей и шлюзов. Нет специализированного законодательства о водном речном транспорте, и все, кто работает в этом бизнесе, регулируются общим законодательством, которое не учитывает специфики речных перевозок. И поэтому нет нормальных условий его развития.

Нам помогло бы принятие законопроекта о внутренних водных путях. Исходя из тех положений, которые в нем есть сейчас, я бы не сказал, что это лучший закон и решает все проблемы ВВП. Но он нужен, чтобы у нас был определен четкий источник финансирования содержания инфраструктуры.

**Законопроект вызывает разную реакцию у бизнеса, он устраивает**

**не всех, так что не известно, примут ли его.**

Понятно, что бизнес не хочет брать на себя никаких лишних, с его точки зрения, расходов. Компании хотят переложить часть расходов на другие отрасли скажем, чтобы шлюзы содержали гидроэнергетики. Кому-то кажется, что содержать реки можно за счет акцизов с топлива. Но если к какому-то компромиссному варианту не прийти и оставить все как есть, ситуация будет только усугубляться, может ухудшиться.

В 2015 году две недели не работал Кременчугский шлюз сломался механизм, который приводит в движение ворота. Перед открытием навигации 2017 года Регистр судоходства Украины выдал свидетельство о возможной эксплуатации Каховского шлюза только до 31 мая 2017 года. А что дальше? Такие негативные примеры должны быть стимулом для госорганов как можно быстрее принимать необходимые меры по недопущению таких фактов.

**По мнению авторов законопроекта и Мининфраструктуры, после его принятия перевозки по реке должны существенно возрасти...**

Почему раньше возили 60 млн тонн по реке, а сейчас в десять раз меньше? Была плановая экономика. Четко указывалось, что этот вот строительный груз возится только по реке, ни одной тонны по железной дороге или по трассе везти нельзя. В период уборки урожая зерно грузилось на баржи и отправлялось на элеваторы. Если бы подобное решение приняли сейчас, за пару лет на реку ушли бы более 15 млн тонн зерна. Но фактически мы видим, что река в наше время находится в конфликте с железной дорогой и автотранспортом. Проблему перераспределения грузов на реку необходимо решать только комплексным подходом, учитывая интересы всех трех видов транспорта.

**Даже если законопроект примут в этом году, понадобится время, чтобы он заработал. А что еще предпринимается для того, чтобы те же шлюзы поддержать? Помнится, в 2015 году Евросоюз выделил Украине средства именно на ремонт шлюзов...**

В 2015-2016 годах комиссия МИУ выделала на капремонт шлюзов

108 млн грн. Мы успели провести два тендера. Но финансовый год закончился и деньги остались в Минфине, а мы остались должны подрядчику 1,5 млн грн. Да, мы их получим, но это все требует времени. На 2017 год МИУ снова принято решение выделить на ремонты шлюзов 105 млн. грн. Сейчас проходят тендерные процедуры. А ведь мы ограничены конкретно сезоном, когда нет навигации, только тогда можем полноценно ремонтировать шлюзы.

Многие подрядчики не идут на тендеры. Они не хотят рисковать, ведь вынуждены будут многомиллионный заказ выполнять за свой счет. Сначала должны сделать работу, и только потом расчет. А потом кончается финансовый год, и снова все зависает.

Надеюсь, что эту проблему можно решить за счет инвестиционных кредитных средств заинтересованных банков-инвесторов. Сейчас МИУ в этом направлении активно работает с тремя банками: Мировым банком, Европейским инвестиционным банком и Банком реконструкции и развития.

В прошлом году приехали американские военные (в США шлюзы обеспечиваются армией) чтобы проанализировать состояние наших шлюзов и дать рекомендации. Они проехали по всем шлюзам, посмотрели все узлы и механизмы и выделили по 12 приоритетных проблем на каждом шлюзе, которые мы включили в программу первоочередных ремонтных работ.

Готова программа устранения аварийности шлюзов. Определено около 200 объектов, где необходим ремонт на общую сумму 780 млн грн. Его планируется сделать за пять лет. После этого шлюзы смогут работать нормально и пропускать 45 млн тонн грузов, как в 90-е годы.

Уже больше трех недель голландские технические специалисты ездят по шлюзам и производят собственный расчет стоимости ремонтных работ на шлюзах. При этом они используют свои стандарты оценки и расчеты этих ремонтов. Перечень работ и их стоимость обещают сделать через два месяца.

## Вопросы без ответов: как обсуждали транспортную стратегию Украины



**Общие фразы вместо конкретных цифр – короткое резюме общественного обсуждения наработок по подготовке Национальной транспортной стратегии.**

«Блин – комом», – высокопоставленный чиновник Мининфраструктуры не скрывал своего скептического отношения к содержанию концепции Национальной транспортной стратегии. В то же время, у Ашрафа Хамеда, руководителя проекта по подготовке транспортной стратегии, было кардинально противоположное мнение. «Смотрите, какие столы и как много еды», – говорил он на правах хозяина, демонстрируя накрытые столы в буфетной зоне на третьем этаже Украинского дома, где проходило [публичное обсуждение](#) стратегии.

Впрочем, публика ждала несколько иной пищи. Топ-менеджеры транспортных компаний, представители международных инвесторов и эксперты ожидали услышать предметные ответы на вопросы, которые должны сформировать развитие их бизнеса и отрасли в перспективе ближайших лет. Как транспорт может оживить экономику Украины и усилить ее конкурентные преимущества? Куда инвестировать? Какую модель выбрать для финансирования

инфраструктурных проектов? Где искать транзитные грузопотоки, которые потеряла Украина? – это лишь небольшой список таких вопросов.

Отраслевой общественности представили упакованный в красивые презентации набор из целей, приоритетов и принципов без какой либо конкретики, механизмов реализации и сроков.

Пока эти вопросы так и остались без ответов. Вместо них отраслевой общественности представили упакованный в красивые презентации набор из целей, приоритетов и принципов без какой либо конкретики, механизмов реализации и сроков. Так, в частности, в Национальной транспортной стратегии выделены пять основных приоритетов: эффективность госуправления транспортным сектором, предоставление качественных услуг перевозок, обеспечение стабильного финансирования транспортной отрасли, повышение безопасности и надежности перевозок, улучшение городской мобильности и региональной интеграции Украины.

Основываться они должны на трех вещах: стратегических целях национального развития, ключевых вызовах и диагностике транспортного сектора и стратегических целях европейской интеграции. В рамках плана внедрения Стратегии 2020 планируется сконцентрировать усилия на поиске оптимальных решений проблем транспорта, а не инфраструктуры.

Первый заместитель министра инфраструктуры Евгений Кравцов говорит, что представленное видение – это еще не сама стратегия, а только презентация основных направлений и постулатов. «Мы должны, в первую очередь, сделать фокус на аспектах, которые связаны с влиянием транспорта на развитие экономики, внутренней логистики и транзита. Те постулаты, о которых говорят в Dornier – это, разумеется, тоже важные аспекты и многие из них мы готовы обговаривать. Мы сейчас находимся не на финальной стадии. Идея этого мероприятия была в том, чтобы презентовать те направления развития, которые мы берем и положим в основу стратегии... Может быть они ложны, может быть то, о чем я вам говорю, и о чем говорят



консультанты, это не совсем правильное мнение и нам необходимо будет скорректировать направление», – рассуждает Евгений Кравцов. По итогам презентации в МИУ хотели бы услышать фидбэк от рынка. «У нас еще достаточно много времени впереди, мы планируем предоставить результаты работы над стратегией в первом квартале 2017 г., то есть у нас есть зазор времени, чтобы что-то скорректировать», – резюмирует Евгений Кравцов.

В концепции Стратегии на 39 страницах нет ни одного ответа на вопрос.

Если говорить о немного более конкретных вещах и ключевое слово тут “немного”, то в презентации Стратегии есть раздел, посвященный стратегическому планированию развития транспорта. В частности, указано, что в вопросе инвестиций необходимо отдавать предпочтение привлечению частных операторов к перевозкам, а также найти возможность финансирования со стороны международных органов. Что касается ценообразования, то консультанты подчеркивают, что перекрестное субсидирование между грузовыми и пассажирскими перевозками создает дисбаланс на товарном и транспортном рынках, а структура портовых сборов должна быть пересмотрена с точки зрения фактических расходов. Безопасность на транспорте, борьба с коррупцией, защита окружающей среды европейская интеграция – вот те постулаты, которые также звучат в концепции Стратегии.

Генеральный директор компании «Нибулон» Алексей Вадатурский сказал: «Было бы приятно, чтобы МИУ могло воплощать эту стратегию транспорта – она очень красиво звучит. Но там нет никакой конкретики». И с этим нельзя не согласиться. В концепции Стратегии на 39 страницах нет ни одного ответа на вопрос. Перечень проблем, которые есть в транспортной отрасли и так все знают, а вот решения пока что никто не предоставил. За 3,74 миллиона евро, выделенные Европейским Союзом на подготовку национальной транспортной стратегии Украины, хотелось бы эти решения услышать.

Так что, как пишут в плохих мыльных сериалах ,To be continued...

[Ольга Быстрицкая](#)

Источник: <http://cfts.org.ua>

---