



www.rp.mk.ua

# РІДНЕ ПРИБУЖЖЯ

№ 48 (3491), 30 ЛИСТОПАДА 2017 р.

ГАЗЕТА МИКОЛАЇВСЬКОЇ ОБЛАСНОЇ РАДИ

видається з 5 січня 1991 року

## НОВЕ ЖИТТЯ ВЕЛИКОЇ РІЧКИ

### «НІБУЛОН» провів експериментальні днопоглиблювальні роботи на Дніпрі

**К**омпанія «НІБУЛОН» – загально-визнаний лідер вітчизняного аграрного ринку. Достатньо сказати, що за минулі 26 років своєї роботи це підприємство інвестувало в економіку України більше 1,72 млрд. доларів США. З 2009 року «НІБУЛОН» приступив до реалізації грандіозного проекту по оптимізації зернової логістики, базова ідея якого полягає у відродженні річок Дніпро і Південний Буг як внутрішніх транспортних артерій України. У минулому році компанія за рахунок власних коштів виконала днопоглиблювальні роботи, відновивши судноплавство на 134-кілометровій ділянці Південного Бугу від Миколаєва до Вознесенська. А в нинішньому році генеральний директор ТОВ СП «НІБУЛОН» Герой України Олексій Вадатурський дав слово Прем'єр-міністру України Володимиру Гройсману провести експериментальні днопоглиблювальні роботи на Дніпрі. Зробити це непросто, оскільки судновий хід на Дніпрі вимагає не тільки розчищення мулових нашарувань, щоб відновити паспортні глибини суднового ходу, але і робіт зі скельними гранітними породами. Для цього в рекордно короткі терміни, буквально протягом декількох місяців, компанія на власному суднобудівно-судноремонтному заводі в Миколаєві побудувала унікальний, який не має аналогів в Україні, земснаряд СДС-15 з символічною назвою «Миколаївець». Цей земснаряд може проводити днопоглиблення до глибини 15 метрів трьома способами: за допомогою ковша встановленого на ньому величезного екскаватора, фрези або гидромолота.

І ось днями відбулася подія воістину історичного масштабу. Нове судно приступило до експериментальних робіт на Дніпрі. Вони проводяться в районі міста Кам'янське (колишній Дніпродзержинськ) Дніпропетровської



області. Тут, по сусідству з металургійним комбінатом, розташований знаменитий гранітний переказ «Дніпродзержинські ворота». Він відомий як один з найбільш складних і небезпечних дніпровських переказів з малою глибиною, сильною течією і різким заокругленням судноплавного ходу. Саме тут десять років тому зазнав аварії пасажирський теплохід «Принцеса Дніпра», з якого довелося терміново евакуювати більше двох сотень іноземних туристів. Тепер, завдяки «НІБУЛОНу», цей переказ стане більш безпечним для судноплавства. У цьому переконалися журналісти з різних куточків України, які побували на місці виконання робіт.

– Ще в 2009 році Україна стала учасником європейської угоди, згідно з якою держава повинна забезпечувати глибину судново-

го ходу на Дніпрі від Херсона до Києва на рівні 3,65 м, а від Києва до річки Прип'ять – 2,65 м, – розповідає заступник начальника державного підприємства «Укрводшлях» Євген Бачев. – На превеликий жаль, на ряді ділянок ми не витримуємо ці глибини, для цього не виділялося необхідне фінансування, та й техніки необхідної у нас до цього часу не було. Якщо взяти Дніпродзержинські ворота, тут максимально ми можемо забезпечити проходження суден з осадкою 3,2 м, та й то тільки по «високій воді» двічі на добу, коли йде наповнення водосховища.

ДП «Укрводшлях» – підприємство, яке відповідає за забезпечення паспортних глибин суднового ходу на Дніпрі. Його фахівці з величезною зацікавленістю придивляються до земснаряда СДС-15, вивчають,

як це самохідне судно працює на практиці з використанням найсучасніших механізмів найвищого світового рівня. На земснаряді встановлений гідравлічний екскаватор «VolvoEC700 Cl». Саме він і забезпечує роботи з розчищення суднового ходу. При цьому робота гидромолота контролюється за допомогою підводних відеокамер з високою роздільною здатністю. Іншими словами, русло очищується не наосліп, не «на дотик», а під пильним відеоконтролем висококваліфікованого оператора. Потім гранітна порода, розбита гидромолотом, за допомогою ковша плавучого крана витягується з річкового дна і висипається на несамохідне судно, а в подальшому буде використана для проведення берегоукріплювальних робіт. Така ось безвідходна технологія. До слова, цікавий і той факт,

що технологію цілодобового спостереження за ходом виконання робіт на глибині фахівці компанії «НІБУЛОН» розробили в тісній співпраці з науковцями Національного університету кораблебудування ім. адмірала С. О. Макарова. Додамо, що якщо земснаряду доведеться працювати не зі скельними донними грунтами, а, наприклад, з піском, він здатний щогодини витягувати з річкового дна і перекачувати по спеціальному трубопроводу до 2,5 тис. кубометрів/год пульпи (суміші води з породою) на відстань до двох кілометрів. А для транспортування подрібнених скельних ґрунтів підприємство замовило на одному з суднобудівних підприємств Херсона дві саморозвантажувальні шаланди, які будуть переобладнані спеціально для виконання таких робіт.

(Продовження на стор. 5)



(Закінчення.)

Початок на стор. 1)

За радянських часів гранітні породи на дні Дніпра руйнували за допомогою вибухів. Однак сьогодні такий спосіб днопоглиблення неможливий – на березі розміщується меткомбінат, інші складні виробництва, сховища і дамби. Вибухи можуть створити аварійні ситуації на підприємствах, вивести з ладу технологічні лінії. Крім того, вони негативно впливають на екологію, зокрема на фауну акваторії. Всього на Дніпрі, на ділянці від Кременчука до Запоріжжя, налічується 14 ділянок, подібних до «Дніпродзержинських воріт».

Як і на Південному Бугу, на Дніпрі «НІБУЛОН» теж не став чекати, поки держава виділить необхідні кошти для днопоглиблення, а почав роботи самостійно, за свій рахунок із залученням власної унікальної техніки (тільки земснаряд СДС-15 і дві шаланди обійшлися підприємству приблизно в 14 млн. доларів США). Фінансові кошти надав Європейський інвестиційний банк. Розробником проекту днопоглиблення на перекатах у Дніпровському і Кам'янському водосховищах на замовлення ТОВ СП «НІБУЛОН» виступило ТОВ «Інститут» Укррічтранспроєкт». А необхідні дозволи були отримані в тісній співпраці з ДП «Укрводшлях». Уся бюрократична процедура зайняла... 5 років.

– Наш проект щодо днопоглиблення Дніпра знаходиться на контролі у Прем'єр-міністра Володимира Гройсмана, – розповідає генеральний директор компанії «НІБУЛОН» Олексій Вадатурський. – Він особисто цікавиться цією темою, вивчав наші технології, під час візиту до Миколаєва відвідував наш суднобудівно-судноремонтний завод.

Так що ж дасть днопоглиблення на практиці?

– Через те, що паспортні глибини не підтримуються, судна ходять по Дніпру недовантаженими на 30%, – говорить О. Вадатурський. – Ми можемо довантажити їх до повної вантажопідйомності тільки нижче Запоріжжя. А це недовантаження дає подорожання логістики. Якщо ж ми приведемо Дніпро в порядок, «працевлаштуємо» його – зможемо перевозити по цій річці вже в найближчі роки 10 мільйонів тонн вантажів. Судить самі: якщо при СРСР по Дніпру перевозилося близько 60 млн. тонн вантажів на рік, то нині – лише 3-4 млн. тонн, пасажирські перевезення практично припинилися, і лише сьогодні ми починаємо їх відроджувати. Адже водний транспорт в усьому світі найекономічніший і найбільш екологічний.

Так, у всьому світі річковий транспорт дійсно найекономічніший. Але тільки не у нас. Головною проблемою судновласників і вантажоперевізників є акцизний збір, найвищий у світі. Сьогодні збір становить 139,5 євро за тону палива і займає близько 30% його вартості. В Європі його взагалі немає, а в США він удвічі нижчий. До того ж порти Херсона і Миколаєва ще й найдорожчі у світі по заходженням суден. Більш того, законом «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а, за який так агітує міністр інфраструктури, планується ще й уведення річкового збору. Тому-то і немає річкових перевезень на Дніпрі.

Міністерство лякає громадськість техногенними катастрофами

# НОВЕ ЖИТТЯ ВЕЛИКОЇ РІЧКИ

## «НІБУЛОН» провів експериментальні днопоглиблювальні роботи на Дніпрі



на шлюзах, відсутністю грошей на днопоглиблення тощо. Але при цьому лобіює створення ще однієї структури – Адміністрації внутрішнього водного транспорту.

Але в цій ситуації потрібні не популізм, а реальні дії: зменшити на 1 долар розмір портових зборів у Миколаївський і Херсонський порти. З решти суми 50 центів направити на вирішення питань інфраструктури Миколаєва, Херсона, інших міст на Дніпрі, а 50 центів – на ремонт існуючих шлюзів і днопоглиблювальні роботи. І для таких заходів зовсім не потрібен новий закон, досить розпорядження КМУ, – зазначив гендиректор «НІБУЛОНу».

«Своїм конструктивним і аргументованим прикладом ми підштовхуємо міністерство до конкретних дій. При цьому, не переслідуючи корпоративних інтересів, ми виступаємо за те, щоб в Україні були десятки таких компаній, як наша. Ми проти популізму чиновників. Ми за їх конкретні справи», – говорить Олексій Вадатурський.

Але повернемося до днопоглиблювальних робіт. За перший тиждень земснаряд «Миколаївець» розчистив 600 кв. м гранітного дна на глибину 0,4 м, при тому, що загальна площа експериментального днопоглиблення на перекаті «Дніпродзержинські ворота» становить близько 750 кв. м. Усього ж у рамках днопоглиблення необхідно розбити близько 20 тис. кв. м скельних ґрунтів, які ділянками розкидані по Дніпру протягом 47 км.

Практичне застосування нового судна показує, що «НІБУЛОНу», аби розчистити всі проблемні місця на Дніпрі, буде

потрібно приблизно півроку. Щоб забезпечити, нарешті, паспортні глибини, держава збирається провести тендер на днопоглиблювальні роботи. «НІБУЛОН» зможе на рівних конкурувати з міжнародними компаніями.

Але навіть якщо держава «поскуписься» і не виділить необхідну суму грошей, адже у нас може бути все що завгодно, – в такому разі «нібулонівці» готові провести днопоглиблення Дніпра. Втім, будемо сподіватися, що до такого не дійде, і у державних мужів урешті-решт вистачить політичної волі і розуму для того, щоб профінансувати роботи, що ведуть до відродження транспортного потенціалу Дніпра – головної водної артерії України. А компанії «НІБУЛОН» вони і так повинні бути вдячні за те, що вона за рахунок власних коштів профінансувала днопоглиблювальні роботи на Південному Бугу.

Фронт роботи на Дніпрі та Південному Бугу для «нібулонівського» земснаряда є, адже днопоглиблення – не разовий захід, паспортні глибини потрібно підтримувати постійно. Крім того, цим унікальним судном вже досить предметно зацікавилися в Білорусі і Туреччині. Так що без роботи «Миколаївець» точно не залишиться – як мінімум, у найближчі роки.

Слід звернути увагу ще на один дуже важливий момент – проект європейського транспортного коридору Е-40 «Балтика – Чорне море». Це водна магістраль завдовжки близько 2 тис. км, яка в перспективі повинна з'єднати Польщу, Білорусь і Україну – по Віслі, Західному Бугу, Прип'яті та Дніпру. Зараз даний річковий

шлях не діє, оскільки ділянка Західного Бугу від Варшави до Бреста не судноплавна. Для реалізації проекту «Відновлення магістрального водного шляху Е-40 на ділянці Дніпро – Вісла» створено спеціальну комісію, до складу якої входять представники регіональних органів влади, міністерств, науково-дослідних інститутів, транспортних, логістичних, природоохоронних організацій Білорусі, Польщі та України. Якщо транспортний коридор Е-40 реально запрацює, його економічні переваги для України будуть просто неоціненні: вантажі, які сьогодні морським шляхом везуть з Балтики на Чорне море навколо всієї Європи, можна буде доставляти набагато коротшим маршрутом.

Але Е-40 – це стратегічна перспектива на майбутнє, а відроджувати річкове судноплавство потрібно сьогодні, оскільки завтра вже буде пізно. Тільки за останні чверть століття Україна втратила майже 2,5 тис. км внутрішніх судноплавних шляхів – якщо до початку 90-х рр. минулого століття їх було близько 4 тис. км, то сьогодні залишилося трохи більше 1,5 тис. км. Погодьтеся, цифра воістину трагічна! Річки замулюються, втрачають глибини, заростають водоростями і очеретом. Так би, напевно, тривало і далі, якби не проект «НІБУЛОНу» по відродженню і розвитку внутрішніх водних шляхів. Крім аграрного виробництва, відвантаження зернових та олійних культур на експорт, компанія вдосконалює логістику, розвиває власну мережу лінійних елеваторів і річкових перевантажувальних терміналів, нарощує обсяги

судноплавства по українських річках і сформувала для цих цілей потужний флот, значна частина якого побудована в Миколаєві на суднобудівно-судноремонтному заводі «НІБУЛОН».

– Ми одна з небагатьох українських компаній, які вірять у здоровий глузд, у те, що річкові перевезення можна відродити, – говорить Олексій Вадатурський. – Для цього ми залучили кращих вітчизняних і зарубіжних експертів, вивчили досвід організації судноплавства на великій американській річці Міссісіпі, європейський досвід. Разом зі своїми однодумцями ми пропонуємо державі комплекс заходів, здатних відродити річкове судноплавство і українську суднобудівну галузь. Якщо держава не виділить кошти на днопоглиблення Дніпра, ми прочистимо Дніпро, як ми вчинили з Південним Бугом, знявши з миколаївських автодоріг близько 1 млн. тонн вантажів. Якщо чиновники Мінінфраструктури виявляться не в змозі це зробити – ми зробимо це самі.

Миколаївці знають – Вадатурський слів на вітер не кидає, якщо щось пообіцяв – обов'язково зробить. Він уже давно на практиці реалізує стратегію відродження українських річок як транспортних артерій, що несе країні очевидні переваги. І на цьому шляху «НІБУЛОН» не зупинити. Ось тільки чи зрозуміють, нарешті, українські чиновники, що давно настав час створити чесні і прозорі умови для розвитку річкових перевезень і вітчизняного суднобудування?!

■ Станіслав КОЗЛОВ  
Фото ТОВ СП «НІБУЛОН»