

## ● ІННОВАЦІЇ

# "НІБУЛОН" прокладає Україні водний шлях до Європи

Олександра ВОРОНЦОВА

**Реанімувати повноцінне транспортне сполучення Дніпром і повернути річковим пасажиро- і вантажоперевезенням в Україні належний рівень - таку шляхетну місію взялася реалізувати компанія "НІБУЛОН", що активно розвиває український флот, вітчизняне суднобудування і судноплавство.**

24 листопада компанія "НІБУЛОН" провела в реальних умовах експериментальні роботи з поглиблення скелястого дна на одному з порогів Дніпра в районі м. Кам'янське Дніпропетровської області.

Роботи на "Дніпродзержинських воротах" проводили за допомогою судна "Миколаївець", побудованого компанією на власному суднобудівно-судноремонтному заводі.

За словами генерального директора ТОВ СП "НІБУЛОН", Героя України Олексія Вадатурського, судовий хід у районі Кам'янського - один з найбільш складних і небезпечних для судноплавства через скелясті породи на дні річки. За радянських часів їх підривали динамітом, однак сьогодні такий спосіб днопоглиблення неможливий - на березі знаходиться меткомбінат, інші складні виробництва, сховища і дамби. Вибухи можуть створити аварійні ситуації на виробництвах, вивести з ладу технологічні лінії. Крім того, вони негативно впливають на екологію, зокрема на фауну акваторії.

"Україна взяла на себе зобов'язання перед Європейським Союзом щодо підтримання глибини суднового ходу по водному шляху Е-40 від гирла Дніпра до Києва на рівні 3,65 м. Сьогодні глибина становить 3,2 м, зокрема й через скелясті породи на дні в районі від Кременчука до Запоріжжя, де таких "воріт" різної глибини близько 14", - зазначає заступник голови держпідприємства "Укрводшлях" Євген Бачев. Це ДП відповідає за підтримання робочих глибин суднового ходу на ключових річках країни.

За словами О. Вадатурського, через неналежну глибину "НІБУЛОН" та інші компанії - судновласники і вантажоперевізники - змушені нехтувати тоннажними можливостями власних суден. "Наші судна на 4 тисячі тонн недовантажені приблизно на 30 %, а це суттєві збитки під час перевезень униз та вверх річкою, подорожчання фрахту. А повністю судна завантажуються тільки нижче всіх порогів, за Запоріжжям, звідки йдуть у сторону Чорного моря", - зазначив О. Вадатурський.

У компанії "Укрводшлях", за словами Є. Бачева, немає ні фінансування на роботи з днопоглиблення, ні власної техніки для цього. Тому для проведення експериментальних робіт з днопоглиблення скельних порід і розрахунку їх реальної вартості залучили "НІБУЛОН".

Вибір акваторії Кам'янського



для цих цілей - символічний. По-перше, це найнебезпечніше місце на річці - тут не лише скелясте дно, а й поворот суднового ходу. По-друге, саме тут 10 років тому, в 2007 році, отримавши пробоїну, сів на міліну знесений течією круїзний лайнер "Принцеса Дніпра" з більш ніж 200 німецькими пасажирами на борту.

Десятки дозволів, які необхідні для виконання днопоглиблювальних робіт за проектом нашої компанії, ми в тісній співпраці з ДП "Укрводшлях" отримували протягом 5 років, зазначає О. Вадатурський. Спочатку планувалося знайти потрібний для цього земснаряд в Європі або на території СНД. Проте в результаті було прийнято рішення будувати судно самостійно на власному суднобудівно-судноремонтному заводі. Вартість проекту (днопоглиблювальне судно і 2 самовідвізні шаланди) склала \$ 14 млн.

Експеримент у Кам'янському дозволить перевірити технічні можливості нового судна і визначити реальну вартість дроблення одного кубічного метра скельних порід для оголошення тендера компанії "Укрводшлях" на поглиблення всіх проблемних ділянок Дніпра.

Усього "НІБУЛОН" у рамках експерименту за власні кошти поглибив ділянку шириною 15 і довжиною 50 метрів, площею 750 кв. м на глибину близько 40 см. Територію в 600 кв. м вдалося обробити протягом тижня. Усього ж виконати комплекс днопоглиблювальних робіт на всіх 14 проблемних ділянках Дніпра можна за півроку. І тоді Дніпро від пониззя й до Києва матиме паспортні, оголошені Україною, глибини - 3,65 м, підрухував О. Вадатурський.

"Це унікальна подія, унікальна тому, що перше в Україні судно, побудоване з українського металу, розроблене українськими конструкторами, на якому працюють українці, проводить унікальні роботи, які ніколи раніше не проводилися на Дніпрі. Ми говоримо: не потрібно шукати іноземні компанії, китайців, бельгійців, нідерландців та інших. Ми, українці, здатні зробити це самостійно", - підкреслив О. Вадатурський.

Протяжність проблемних ділянок, де необхідно дробити скельні породи, становить близько 47 км. За оцінками "Укрводшляху" і фахівців "НІБУЛОНу", з дна потрібно підняти 20 тис. куб. м каміння. Дроблену породу відправлять



на зміцнення берегів Дніпра вздовж берегової лінії м. Кам'янське та його околиць.

За оцінками О. Вадатурського, проведення днопоглиблювальних робіт уже в найближчі кілька років дозволить збільшити вантажоперевезення Дніпром: із сьогоднішніх 3-4 млн т до 10-15 млн т на рік, а в середньостроковій перспективі - разом з активізацією розвитку економіки і міждержавних перевезень - повернутися на кращі показники радянського періоду, коли річкою перевозили до 60 млн т вантажів на рік.

Раніше компанія вже проводила днопоглиблення на Південному Бузі за власні кошти й у 2018 році планує довести роботу глибини фарватеру до 2,4 м, що дозволить повноцінно завантажувати судна, які працюють на цій річці.

Після визначення вартості днопоглиблення й за наявності фінансування "Укрводшлях" планує оголосити тендер на проведення робіт на території всієї проблемної ділянки скельних порід. "НІБУЛОН" також планує брати участь у цьому тендері. "Ми впевнені, що зможемо надати кращу ціну цієї послуги, оскільки нам не потрібно транспортувати флот з Європи, у нас вже є власний найсучасніший гідромолот, здатний працювати в умовах швидкої течії і з такими скельними породами. Це не лише сучасний, а й екологічно чистий спосіб днопоглиблення", - зазначив О. Вадатурський.

Втім, за його словами, в уряді поки сприймають саму ідею проведення скельного днопоглиблення без особливого ентузіазму. "Нашим проектом щиро цікавиться тільки Прем'єр-міністр Володимир Гройсман. Він був на нашому підприємстві, бачив, які технології ми планували застосувати для будівництва цього унікального судна. Він також знає про проведення нами експериментальних робіт і підтримує таку діяльність. Однак в інших міністерствах, зокрема в Мінінфраструктури, яке повинно опікуватися такими проектами, ніякої підтримки ми не відчуваємо, а зустрічаємо лише протидію і навіть безпідставні звинувачення, нібито в спробах монополізувати Дніпро! Як можна пояснити міністру, що якщо днопоглиблення буде виконано "НІБУЛОНом", ми не ставитимемо шлагбаум і не будемо забороняти іншим суб'єктам господарювання користуватися річкою. А хіба за поліпшення економіки фрахтування, судна, у т.ч. й іноземні, не активізують перевезення на Дніпрі?", - підкреслив гендиректор "НІБУЛОНу".

За його словами, на відміну від виконавчої влади в Україні, уряди інших держав жваво цікавляться можливістю вико-

ристовувати унікальний досвід і можливості "НІБУЛОНу" для вирішення аналогічних проблем на власних внутрішніх річках. Зокрема, запити про роботу "Миколаївця" вже звучали в урядах Білорусі, Туреччини, Єгипту.

"Не вірте міністру інфраструктури, що сьогодні річкові перевезення є вигіднішими, ніж залізничні. Інакше чому тоді на річці немає інших суб'єктів господарювання, якщо це вигідніше", - зазначає О. Вадатурський.

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. На додачу до цього порти Херсона і Миколаєва є ще й найдорожчими у світі із заходження суден. Більше того, законом "Про внутрішній водний транспорт" № 2475а, за який так агітує міністр інфраструктури, планується ще й введення річкового збору. Саме тому й немає річкових перевезень на Дніпрі.

Міністерство лякає громадськість техногенними катастрофами на шлюзах, відсутністю коштів на днопоглиблення і т.і., але при цьому любіше створення ще однієї структури - Адміністрації внутрішнього водного транспорту.

"Але в цій ситуації потрібен не популізм, а реальні дії: зменшити на один долар розмір портових зборів у Миколаївському і Херсонському портах. З решти суми 50 центів направити на вирішення питання інфраструктури Миколаєва, Херсона та інших міст на Дніпрі, а 50 центів - на ремонт наявних 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 їхні конкретні справи", - каже О. Вадатурський.

Таким чином, виконавши експериментальні днопоглиблювальні роботи на Дніпрі в реальних умовах, "НІБУЛОН" продемонстрував, що відродження судноплавства на Дніпрі - актуальна необхідність, а наявні проблеми можна успішно і ефективно вирішити. Тим більше, розвиток річкового судноплавства позитивно впливає не лише на зміну транспортної карти України, а й на економіку країни в цілому. 