

"Средняя Волга станет глубже"

Известия (московский выпуск) 16.06.2017

Сценарий развития Северного морского пути, решение судоходных проблем Дона и Средней Волги, перспективы развития возобновленного недавно пассажирского морского сообщения между Крымом и российским Кавказом - об этом и о многом друг заместитель Министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский рассказал в интервью "Известиям".

Что вы считаете главным в навигации 2017 года?

Началась она, если подобрать выражение помягче, бодро. Это и "ледовая пробка" на Онежском озере, из которой пришлось ледоколами вытаскивать суда с пассажирами во второй декаде мая, и вызванная паводковой волной авария на Рыбинском шлюзе Канала имени Москвы. Но все-таки ситуация с навигацией достаточно неплохая, дожди прошли, вода есть. И это - главное.

Надо понимать, что река и внутренний водный транспорт помимо того, что это важнейшая инфраструктурная отрасль, это и четкий индикатор состояния всей экономической системы -лицо экономики. Если в экономике намечаются какие-то успехи или проблемы, в первую очередь проявляются они в транспортной сфере, на реке в том числе. Основная задача речного флота -перевозка массовых грузов на большие расстояния. Сегодня обсуждаются механизмы перераспределения их с дорог на реку, чтобы за тысячи километров не возить щебень и песок, убивая и так наши не самые гладкие дороги.

Насколько сегодня бизнес и государство готовы переходить с автомобильного и железнодорожного транспорта на водный?

С экономикой спорить трудно, фактически невозможно: нельзя кого-то административно заставить использовать речной транспорт, если ему удобно везти груз автомобилем от двери до двери.

Для этого есть два основных пути. Первый - делать себестоимость автомобильных перевозок, подчеркиваю, массовых грузов - выше. Второй - создавать условия для речного и железнодорожного транспорта, чтобы перевозка этими видами стала дешевле.

Теперь насчет того, как сделать дешевле речные перевозки. Тут тоже есть два инструмента - совершенствование инфраструктуры и строительство современного флота. При этом инфраструктура - в основном задача государства, а флот - соответственно бизнеса.

Но для того, чтобы бизнесмены строили флот, им нужен прогноз на период окупаемости судна, 10-15 лет, по основным факторам, влияющим на экономику проекта. Достоверный прогноз по грузовой базе на этот срок дать тяжело, но судовладельцы рассуждают так: если параметры реки будут благоприятными, будет грузовая база. Значит, начальное звено проблемы - инфраструктура, прежде всего Единой глубоководной системы европейской части России, в которой сегодня много узких мест. Из наиболее важных - два. Первое - на Нижнем Дону, где из-за недостатка воды страдают население, промышленность, сельское хозяйство и, наконец, судоходство. Решение - проект создания Багаевского гидроузла. Еще более серьезную "болячку" судоходной отрасли на Средней Волге в районе Городца поможет вылечить строительство Нижегородского гидроузла. Благодаря его появлению Средняя Волга станет глубже. Обе проблемы существуют десятки лет, их решение - давняя мечта всей отрасли. И так получилось, что решение правительством принято именно сейчас, не в самое простое время для федерального бюджета. Просто дальше уже идти некуда - уперлись. Проектирование уже идет полным ходом.

Кстати, на днях в результате серьезного мозгового штурма с участием крупнейших отраслевых специалистов пришли к выводу о целесообразности понижения отметки так называемого НПУ (нормального подпорного уровня) зеркала водохранилища будущего Багаевского гидроузла как минимум на полметра от первоначальной 2,8 м. Разница вроде невелика, но она позволяет почти вдвое сократить зону подтопления при создании водохранилища - с 1065 га до 630 га. А это очень важно для людей и бизнеса плотно заселенного и застроенного Нижнего Дона.

Деньги выделены?

Практически да. На два проекта 62 млрд рублей. Пока нет 100-процентной обеспеченности на все строительство. Если денег не найдут на период до 2020 года - срок окончания строительства, мы предложим иные способы его финансирования и эксплуатации гидроузла, например, концессию. Конечно, это предполагает определенные дополнительные обязательства бюджета после 2020 года. Очевидно, денежного потока, который создадут судовладельцы уплатой специального сбора, не хватит, но при этом неверно было бы ожидать прямого экономического эффекта, когда все затраты окупаются только за счет тех, кто непосредственно является бенефициаром улучшенных параметров реки. У водников маржинальность небольшая, идет жесткое соревнование с железной дорогой. Эффект в другом: грузы перемещаются на реку, не "убиваются" дороги, снижаются затраты на их содержание, а в стране нет ничего дороже содержания дорог.

Критерий простой - улучшаем те участки внутренних водных путей, где может быть получен результат. А результат - это новые грузы или пассажиропотоки. Конечно, такой подход не касается нормативного содержания гидротехнических сооружений, в первую очередь шлюзовых систем, которые необходимо поддерживать в любом случае. Если ими не заниматься, своевременно не ремонтировать, однажды это может привести к очень печальным последствиям.

У нас нет пока такой опасности?

Сейчас нет. Не так давно некоторые шлюзы находились в аварийном и предаварийном состоянии. Нашей задачей было в первую очередь привести эти объекты в нормативное состояние. Сейчас из аварийных остался один, и при самом худшем сценарии развития ситуации потенциально возможный ущерб будет минимален. Везде, где ходят пароходы и живут люди, все в нормальном состоянии.

Какие перспективы развития у Северного морского пути в плане круглогодичной навигации, развития ледокольного и аварийно-спасательного обеспечения?

Круглогодичная навигация с запада на восток и с востока на запад возможна и сейчас, вопрос в ее экономической целесообразности. Пример: "Норильский никель" построил шесть пароходов самого высокого ледового класса "Арк-7". Это, по сути, ледоколы, которые могут самостоятельно ходить во льдах толщиной 1,5 м. "Норникель" решил на такой класс, чтобы не зависеть от атомного ледокольного флота. Но потом они попробовали и изменили позицию, посчитав, что им проще привлечь ледокол на ряде участков, нежели при безумно высоком расходе топлива двигаться со скоростью 1,5-2 узла (3,7 км в час. - "Известия").

Навигация в западном направлении и сейчас круглогодичная. Поддерживать 365 дней в году навигацию в восточном направлении с учетом сложных участков в районе Таймырского и Айонского ледовых массивов пока считают нецелесообразным. Когда проект "Ямал-СПГ" был на начальной стадии (2010 год. "Известия"), инвесторы серьезно думали о круглогодичной навигации на восток. Сегодня уже понятно, что на запад работа будет круглогодичная, а на восток - только четыре-шесть месяцев, хотя основные получатели газа в Юго-Восточной Азии.

Еще одна популярная тема для обсуждения - транзитные контейнерные перевозки по СМП. Надо сказать, что контейнерные перевозки - это линейные перевозки, которые предполагают жесткое расписание при доставке. А в Арктике зачастую невозможно предсказать продолжительность рейса - непредвиденное изменение ледовой обстановки может скорректировать любое задание. Второй фактор - низкие температуры, неприемлемые для транспортировки многих дорогостоящих товаров, например, электроники. Ну и, конечно, неочевидная экономика таких перевозок. При этом мы видим, что развивается железнодорожный транзит через территорию Российской Федерации. Мне кажется, наши усилия целесообразно направить именно в этом направлении. Оно более перспективно.

Но Северный морской путь, безусловно, нужен нам самим. Континентальной нефти и газа становится все меньше и меньше, весь мир движется в направлении шельфа, а наша российская добыча еще и наступает на районы, непосредственно прилегающие к трассам Севморпути. И если уж мы приняли такое решение, то у нас должен быть надежный и сильный транспорт. Только "Ямал-СПГ" с Гыданом - это почти 30 млн кубометров сжиженного газа в год. Чтобы вывезти эти объемы, нужно 20-30 больших танкеров на постоянной основе, таких, как газовоз "Кристоф де Маржери", в зависимости от базиса поставки. А еще "Газпром нефть", "Лукойл", перспективные объемы "Роснефти", таймырский уголь, наконец...

Мы в прошлом году превзошли советские объемы перевозок по Севморпути, а в этом году, похоже, превысим их раза в два. Выглядит на первый взгляд здорово, но, надо понимать, что в арктических проектах невозможно стартовать совсем без помощи государства, особенно на первых порах.

Есть ли какие-то подробности продажи "Совкомфлота"?

Приватизация "Совкомфлота" намечена на первую половину лета. Наверное, так и будет.

Это будет публичное размещение. К несчастью, второго "Совкомфлота" у нас нет, потому как планка высока. Это выдающаяся компания в своем сегменте не только в стране, но и в мире. Подобных компаний высокого полета нам, конечно, не хватает, но создание таких предприятий в морском бизнесе всегда занимает значительное время, и то при наличии лидера-пассионария, готового к марафонской дистанции.

Сейчас уже проявляется интерес к приватизации?

Думаю, что мы приятно удивимся. По моим ощущениям, цена будет больше, чем ожидаем, насколько - осталось ждать недолго.

Денег в мире много, в этом смысле рынок хороший. Может быть, не идеальное время для приватизации "Совкомфлота", но когда оно будет идеальным?

Как развивается ситуация с передачей в ведение Министерства образования и науки Мурманского государственного технического университета, который был учебным заведением Росрыболовства?

Мы проповедуем отраслевое образование. На флоте не нужны студенты - ему нужны курсанты, это служба. Мы учим курсантов во исполнение международных морских конвенций, у нас подходы при обучении максимально стандартизированы даже для реки. Статистика показывает, что 80% выпускников "рыбных вузов" идут на торговый флот, то есть к нам. Нам бы хотелось, чтобы на торговый флот попадали не просто грамотные выпускники, но и привыкшие к порядку.

Мы обратились к губернатору Мурманской области и в Минобрнауки с просьбой оставить нам три специальности: механики, электромеханики и судоводители. Это было бы идеологически правильное решение, чтобы курсанты оставались курсантами, а студенты - студентами, иначе будут проблемы. Я не буду переставать напоминать, что первопричина

катастрофы "Булгарии" - низкий уровень несения службы. Море ошибок не прощает и в дипломы не смотрит. Служба.

Расскажите о запуске пассажирского сообщения между Крымом и российским Кавказом. Сколько стоит тур и какие перспективы у проекта?

Недельный тур будет стоить в среднем 35 тыс. рублей. 25 тыс. - нижняя планка. Входит трехразовое питание, проживание, развлекательные программы на борту, в виде бонуса - уникальные виды красивейшего побережья Крыма и Кавказа. Такой продукт был в советские годы. Будем работать над экономикой, смотреть, где и что оптимизировать. Если законодатели пойдут навстречу, будет казино на борту. С загрузкой, мне кажется, проблем не будет.