

Копать или не копать

✍ Александр Бенгерт

Российский рынок дноуглубления находится в стагнации, что препятствует развитию морской портовой инфраструктуры страны. Формирование единого центра принятия решений позволит комплексно и оперативно решать проблемы этого сегмента рынка.

Дноуглубительный рынок России, как и многих других стран, до начала 2022 года был зависим от участия иностранных компаний. Около 95% капитальных дноуглубительных работ в морских портах России выполняли крупнейшие европейские дноуглубительные компании (Van Oord, Jan de Nul, Boskalis, DEME). Однако из-за введенных беспрецедентных ограничительных мер со стороны недружественных стран данные компании покинули российский рынок. Это повлияло на сроки завершения уже реализуемых проектов в морских портах, а также привело к изменению планов частных инвесторов по развитию объектов портовой инфраструктуры.

Ситуация негативно отразилась на ценообразовании дноуглубительных работ. Так, в 2023–2024 годах стоимость дноуглубления по отдельным проектам в западном секторе Арктики и на Балтике выросла практически в 4 раза — до 3000 руб. за один кубометр извлеченного грунта 2–3-й категории сложности.

Значительное удорожание дноуглубительных работ произошло из-за колоссальной стоимости мобилизации флота из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), единственного доступного на текущий момент. Так, только привлечение одного самоотвозного трюмного землесоса (СТЗ) с объемом трюма 10 тыс. куб. м на 100–110 суток (средний срок мобилизации на объект и обратно) может



достигать 1,8 млрд руб., и это без учета стоимости самих работ. Важно отметить, что такая стоимость формируется в том числе с учетом потенциально упущенной выгоды партнера от участия на иных проектах в период мобилизации флота.

Только до 2030 года в России заявлено и запланировано не менее 20 проектов, реализация которых предусматривает использование высокопроизводительной дноуглубительной техники. Совокупный объем капитальных вложений в эти проекты, сформированный до 2022 года, оценивался в 200 млрд руб. Таким образом, если тенденция роста стоимости дноуглубления сохранится, следует ожидать пропорционального роста вложений (в несколько раз) в эти проекты из средств федерального бюджета или внебюджетных источников.

Кардинально решить проблему можно за счет создания собственного высокопроизводительного дноуглубительного флота, которого в России нет. Это долгосрочная задача, но важно уже сейчас уделять особое внимание вопросам проектирования и строительства высокопроизводительных дноуглубительных судов всех типов.

У большинства компаний-операторов дноуглубительного флота, представленных на отечественном рынке (Росморпорт, МРТС, «Гидрострой», «Альянс» и др.), отсутствует флот дедвейтом более 3,5 тыс. куб. м (СТЗ), а также высокопроизводительные черпаковые, фрезерные или грейферные земснаряды, что, в свою очередь, вынуждает заказчиков проектов выбирать из того, что есть.

В сложившихся условиях необходимо реально оценивать имеющиеся в стране ресурсы и возможности. В последние годы на этапе проектирования инфраструктурных объектов сложилась практика закладывать в проекты использование одного и того же флота, без каких-либо обязательств его фактического задействования. В результате даты реализации ряда проектов приходится переносить на более поздний срок. Из-за очереди на конкретный технический флот, без которого проект реализовать невозможно, большое количество конкурсов и закупок во всех регионах России было признано несостоявшимися.

Остановить волну таких формальных и неисполнимых закупок можно, предприняв ряд мер. Причем действовать надо быстро, чтобы не усугублять ситуацию. Прежде всего требуется пересмотреть подходы к разработке технических

Стоимость дноуглубления по отдельным проектам в западном секторе Арктики и на Балтике в 2023–2024 годах выросла в 4 раза

решений, включая формирование стоимостных показателей выполнения дноуглубительных работ на предпроектной стадии реализации инвестиционного проекта, в ходе проектирования и последующего строительства. Такой подход позволит:

- обеспечить фактическую возможность реализации предусмотренных проектом технических решений при выполнении дноуглубительных работ (с исключением необходимости инвесторам / государственным заказчикам уходить на перепроектирование: выполнять уточнение ранее разработанных проектных решений в рамках корректировки уже разработанной проектной документации);
- обеспечить соблюдение инвесторами / государственными заказчиками директивных (регламентных) сроков и стоимости реализации инвестиционных проектов;
- обеспечить реализацию инвестиционных проектов, предусматривающих выполнение дноуглубительных работ, в рамках выделенного финансирования.

Другая не менее серьезная проблема — острый дефицит квалифицированных специалистов, необходимых для подготовки и реализации дноуглубительных проектов любых масштабов. В учебных заведениях страны нет программ для подготовки специалистов по такой профессии, как багермейстер, с применением современных тренажерных комплексов.

Очевидно, что решение перечисленных проблем требует комплексного подхода. В этой связи идея формирования единого центра принятия решений на отечественном рынке дноуглубления, или Национальной дноуглубительной компании, становится особенно актуальной. Обнадешивает тот факт, что перечисленные проблемы попали в фокус внимания Морской коллегии Российской Федерации, образованной в 2024 году. Есть основания полагать, что в ближайшее время будут реализованы практические шаги по стабилизации ситуации в отечественном дноуглублении.

📷 Фото: © ООО «СДК»