

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
основана в 1918 году и сегодня является изданием «Ассоциации судоходных компаний». На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета как орган Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР объективно и своевременно освещала достижения и проблемы отрасли. Даже в суровые военные годы газета продолжала оставаться на информационном посту. Печать возобновлена в рамках проекта «Российское судоходство».

О Т Р А С Л Е В А Я Г А З Е Т А

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Указом Президиума
Верховного Совета
СССР за большой
вклад в развитие
и совершенствование
отрасли в 1982 году
газета «Водный
транспорт» награждена
орденом Трудового
Красного Знамени.



№11 (12932)

Выходит один раз в месяц
15 ноября 2013 года

Первый рейс по Севморпути с востока на запад



Танкер группы компаний Совкомфлот Victor Bakaeв 28 октября 2013 года в 12:20 мск вышел на траверз Мыса Желания, завершив переход по Северному морскому пути. Об этом сообщила пресс-служба СКФ.

Стр. 2

ЕРП готовится к навигации 2014 года



Успешно завершив навигацию 2013 г., Енисейское речное пароходство начинает подготовку к навигации следующего года.

Стр. 2



Фото: Александр Чеженюк

России по-прежнему нужны ледоколы

Когда-то говорили, что Россия будет прирастать Сибирью. Теперь говорят — Арктикой. Однако для ее освоения необходим мощный ледокольный флот — советские ледоколы не вечны и уже близки к выработке ресурса. Новые ледоколы нужны и для традиционных морских бассейнов — прежде всего, Балтийского.

СЕВЕР ПОКОРИТСЯ АТОМУ

По данным министерства транспорта России, потребность в ледоколах к 2030 году составит 45 единиц при объеме грузооборота в морских портах России в 1 млрд тонн.

При этом, по подсчетам Росморречфлота и «Атомфлота», потенциал транзитных перевозок Северным морским путем в перспективе до 2030 года прогнозируется на уровне 15 млн тонн в год. К ним может добавиться сжиженный природный газ (СПГ) с проектов «Ямал-СПГ» и «Печора-СПГ». С первого проекта предполагается вывозить через порт Сабетта порядка 15 млн тонн СПГ в год, со второго — не менее 2 млн тонн СПГ в год через терминал в Индиге. Таким образом, общий объем перевозок по Севморпути может вырасти более чем до 30 млн тонн в год, что, возможно, будет способствовать и снижению стоимости ледокольных проводок. Северный морской путь станет важной транзитной и экспортной транспортной артерией России.

Несмотря на ожидаемое потепление в Арктике, без ледокольной проводки обеспечить безопасное судоходство в этом регионе все же будет невозможно. К тому же долгосрочные прогнозы уч-

ных всегда имеют долю вероятности, а вместо ожидаемого потепления может произойти и похолодание — такие прогнозы также имеются. Так, например, в 2013 году ледяной покров Арктики оказался более обширным, чем в 2012 году. При этом для работы в условиях Крайнего Севера нужны в первую очередь мощные атомные ледоколы, способные преодолевать многолетние льды толщиной до 3 м. Также необходимы мелкоосидящие ледоколы, способные работать в устьях северных рек.

В настоящее время ФГУП «Атомфлот», которое «заведует» атомным флотом России, оперирует шестью атомными ледоколами. При этом ресурс многих из них уже был продлен (со 100 тыс. до 175 тыс. часов). Все они, кроме ледокола «50 лет Победы», должны быть списаны в 2018–2022 годах. Соответственно, возникла срочная необходимость строительства новых арктических ледоколов.

Чтобы не строить большое количество дорогостоящих судов — отдельно для глубокой воды, отдельно — для работы в устьях рек, было принято решение разработать и построить серию универсальных атомных ледоколов, способных работать как на

мелководье, так и на глубине. Такая универсальность будет обеспечена двухосадочной конструкцией, позволяющей менять осадку в зависимости от условий работы.

На Балтийском заводе в Санкт-Петербурге 5 ноября 2013 года было заложено головное судно в серии из 3-х двухосадочных атомных ледоколов проекта 22220 мощностью 60 МВт. Госкорпорация «Росатом» также объявила конкурс на строительство двух серийных судов, которые, скорее всего, также будут строиться на Балтийском заводе.

Ледоколы данного проекта будут иметь избыточный надводный борт, три палубы и две платформы, удлиненный бак и развитую восьмимаршную надстройку. Движительный комплекс судна включает в себя реакторную установку РИТМ-200 мощностью 175 МВт, предназначенную для использования в качестве основного источника пара в составе двухреакторной энергетической установки. Экипаж составляет 75 человек. Район эксплуатации ледоколов — западный район Арктики, в том числе Баренцево, Печорское и Карское моря, мелководные участки Енисея и Обской губы, в летне-осенний период — восточные районы Арктики.

Длина судна составит 173,3 м, ширина — 34 м, минимальная рабочая осадка 8,55 м, осадка по конструктивной ватерлинии (КВЛ) — 10,5 м. Предельная толщина сплошного ровного припайного льда, преодолеваемая ледоколом на переднем и заднем ходу со скоростью 1,5–2 узла при полной мощности энергетической установки и осадке по КВЛ по глубокой воде, составляет 2,8 м.

Важно, что ширина данных ледоколов будет достаточной для проводки танкеров дедвейтом до 100 тыс. тонн, которые предполагается использовать, например, для экспорта сжиженного природного газа с Ямала.

Головное судно серии планируется сдать в декабре 2017 года, два серийных — в 2018 и 2020 годах соответственно. Они станут самыми большими в мире ледоколами. Однако существуют планы строительства еще более мощного атомного лидера на 100 МВт. Объявление конкурса на его проектирование ожидается в 2014 году, за что отвечает Министерство транспорта России. Такой ледокол, возможно, будет иметь многокорпусную конструкцию и прокладывать более широкий канал в сравнении с существующими ледоколами.

Таким образом, к 2022 году, когда будут списаны все атомные ледоколы советского производства, Россия в Арктике будет обладать тремя универсальными ледоколами 60 МВт и ледоколом «50 лет Победы». К ним, возмож-

но, добавится атомоход-лидер 110 МВт. Решение о строительстве дополнительных атомных ледоколов будет приниматься в зависимости от обстоятельств.

НЕ АРКТИКОЙ ЕДИНОЙ

Как бы ни была важна Арктика, ледоколы нужны не только в ней. Балтийский бассейн является важнейшим «окном» России в мир, через балтийские порты осуществляется экспорт нефти и нефтепродуктов, угля и других грузов, импортируются контейнеры, автомобили... В то же самое время восточная часть Финского залива зимой подвергается замерзанию, иногда — очень сильному. Так, зимой 2010–2011 годов из-за нехватки ледоколов приостанавливался экспорт нефти из порта Приморск, а очередь судов на проводку достигала 200 ед. Пришлось даже заказывать атомный ледокол из Мурманска. В последующие зимы, для подстраховки, атомоходы также приходили в Финский залив.

Таким образом, имеется необходимость в строительстве и нового дизельного ледокольного флота. В настоящее время «Объединенной судостроительной корпорацией» осуществляется строительство многофункционального линейного дизель-электрического ледокола мощностью 25 МВт, который, по планам, будет работать как в Арктике, так и на Балтике, и станет самым мощным в мире дизельным ледоколом.

Начало, окончание на стр. 2