

Проектирование, строительство и эксплуатация пассажирских судов с ледовым усилением в Архангельской области



СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КЛАСТЕР
АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Проблемы обеспечения перевозок пассажиров и организованных групп людей в период закрытия летней навигации

Отсутствие иных способов обеспечения транспортной доступности в период с закрытия пассажирской навигации до открытия ледовых переправ в г. Архангельске, Онежском и Приморском районах

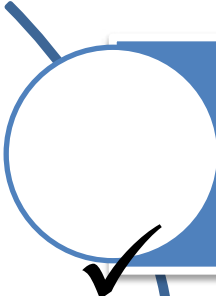
Потребность в обеспечении перевозок имеется у 20 тыс. жителей в указанных районах

Отсутствие минимального уровня комфорта и безопасности для пассажиров в г. Архангельске и Приморском районе Архангельской области


Увеличение сроков льдообразования на реках Архангельской области

Отсутствие возможности для доставки продуктов, товаров народного потребления и медикаментов


Требования к судам с ледовым усилением для Архангельской области



Возможность эксплуатации судов в акваториях морских портов Онега и Архангельск в период осеннего ледостава и весеннего ледохода



Обеспечение необходимого уровня безопасности и комфорта для пассажиров, включая маломобильные группы населения



Возможность эксплуатации судов с использованием имеющейся причальной инфраструктуры при имеющихся глубинах

Маршруты перевозок пассажиров и организованных групп людей в период закрытия летней навигации

Архангельск – Кегостров

Расстояние: 2,5 км.

Продолжительность: от 44 дней до 3 мес.

Пассажиропоток: 310 тыс. пассажиров в год

Иные способы проезда: с помощью буксирных судов



Архангельск – Хабарка

Расстояние: 2 км.

Продолжительность: от 44 дней до 3 мес.

Пассажиропоток: 325 тыс. пассажиров в год

Иные способы проезда: с помощью буксирных судов



Онега – Легашевская запань

Расстояние: 2,5 км.

Продолжительность: от 44 дней до 3 мес.

Пассажиропоток: 90 тыс. пассажиров в год

Иные способы проезда: отсутствуют



Рабочая группа по развитию водного транспорта на территории Архангельской области

Состав представителей:

- Архангельский филиал ФГУП «Росморпорт»,
- Северный филиал Российского речного регистра,
- Архангельский филиал Российского морского регистра судоходства,
- агентство регионального развития Архангельской области,
- ассоциация «Кластер судостроения и морской техники Архангельской области»,
- конструкторские бюро г. Архангельска,
- министерство транспорта Архангельской области,
- муниципальные образования Архангельской области

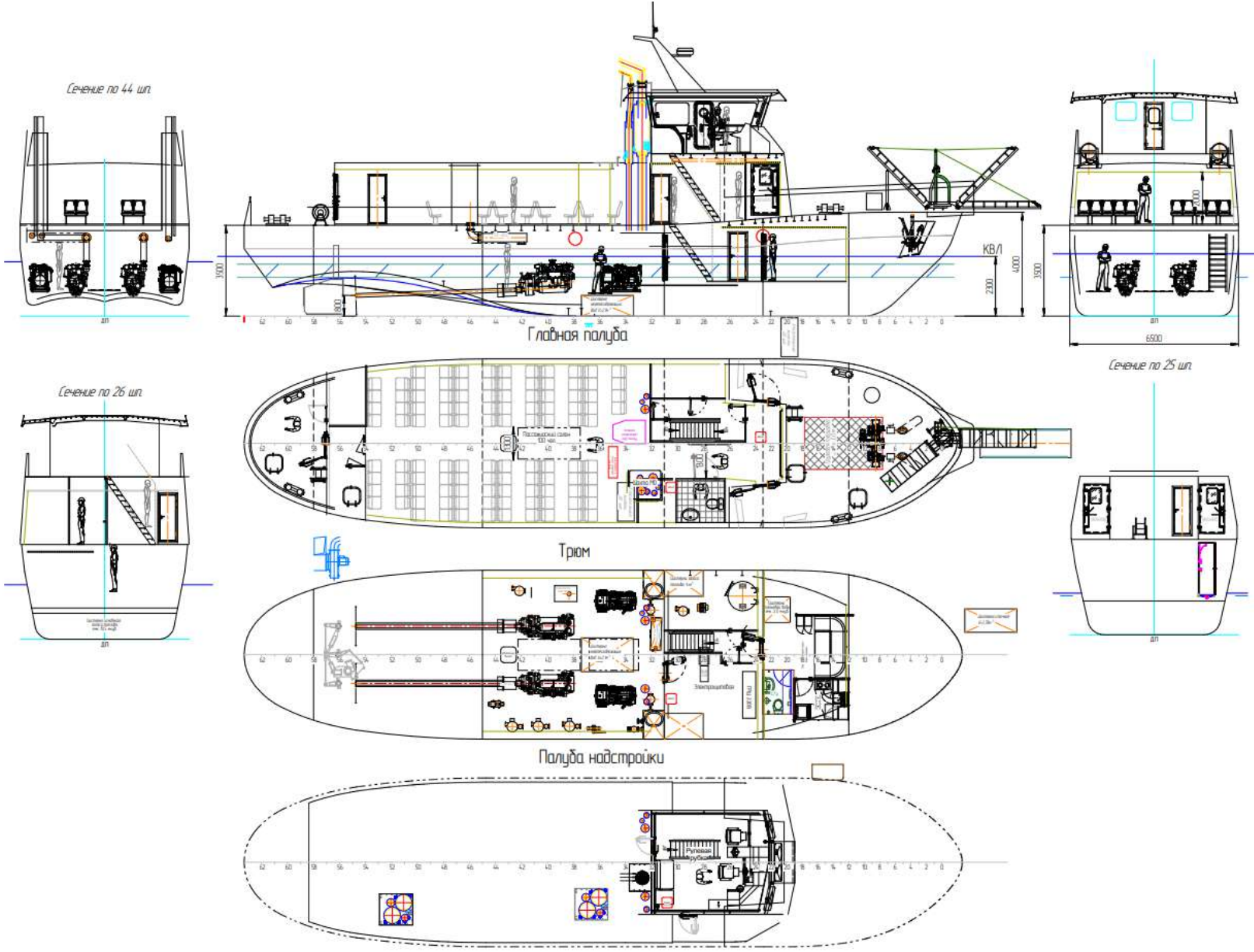
Основная задача:

Подготовить рекомендации технических характеристик и технических заданий для разработки проектов судов с ледовым усилением для организации транспортного обслуживания водным транспортом населения на территории Архангельской области

Основные предлагаемые характеристики судов

	М-ПР3,0 (лёд50)	Двигательная установка	
Класс Российского Речного Регистра	3 человека	Главные двигатели Yanmar	6НУМ-WET
Экипаж	65-100 человек	Мощность (на маховике),	2 x 368 (500) кВт (л.с.)
Пассажировместимость	28,50 м	Номинальные обороты,	1950 об/мин
Длина габаритная	26,65 м	Редуктор	DMT-190HL (4.04)
Длина конструктивная	7,00 м	Двигатель	Гребной винт
Ширина габаритная	6,50 м		фиксированного шага
Ширина конструктивная	3,50 м		Ø1500мм
Высота борта на миделе	1,80-2,3 м		
Осадка по КВЛ для расчета			

Внутренние пространства пассажирского судна на 100 мест



Результат при постановке нового судна на линию

1 Сведение к нулю осеннего разрыва

2 Минимизация весеннего разрыва до 2-3 дней

3 Исключение участвовавших сбойных ситуаций в период навигации



При постановке на линию нового судна, годного к эксплуатации при толщине льда до 55 см, будет сведено к минимуму количество дней без транспортного сообщения

до 2-3 дней в году на период прохождения основной массы льда во время ледохода

Схема взаимодействия по проектированию и строительству судов с ледовым усилением

ЭТАП 1. Проектирование



Схема взаимодействия по строительству судна ледового класса

ЭТАП 2. СТРОИТЕЛЬСТВО

Правительство Архангельской области

- ✓ Распорядитель бюджетных ассигнований на строительство судов



ГБУ «РТС»

- ✓ проведение процедур по заключению гос. контракта
- ✓ заключение гос. контракта с победителем
- ✓ подписание передаточных документов

Вариант №1
прямой контракт
на строительство



ПОДРЯДЧИК

- ✓ выполнение СМР
- ✓ сдача судна лизинговой компании или ГБУ «РТС» в сроки определенные контрактом

Вариант №2
приобретение
судна в лизинг



ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ

- ✓ заключение контракта на строительство судна
- ✓ приемка, получение разрешительных документов
- ✓ передача судна ГБУ «РТС»

Строительство судов с ледовым усилением как мера поддержки судостроительных предприятий Архангельской области



Строительство судов с ледовым усилением обеспечит дополнительные рабочие места, как следствие – дополнительные налоговые отчисления в бюджеты различных уровней. Кроме того, судостроительные предприятия смогут осуществить модернизацию своего производства, тем самым улучшив свою инвестиционную привлекательность и тем самым в дальнейшем привлечь потенциальных заказчиков на строительство судов с ледовыми усилениями из других Арктических субъектов Российской Федерации

Перспективы эксплуатации в регионах Арктической зоны Российской Федерации



Ненецкий автономный округ

Пассажирский флот НАО представлен скоростными катерами и СВП с небольшой пассажироместимостью, средний возраст которых составляет менее 5 лет. Кроме того, существующий пассажиропоток и низкая частота рейсов позволяет говорить о неэффективности применения разрабатываемых пассажирских теплоходов в округе.



Ямало-Ненецкий автономный округ

На территории ЯНАО водный транспорт получил широкое распространение в связи с его безальтернативностью. В межнавигационный период основным транспортом становятся вертолеты, после становления льда – СВП, которые не всегда могут обеспечить перевозки в часы пик. Значительный пассажиропоток и старение пассажирского флота АО «Северречфлот», основного оператора, позволяет делать вывод об актуальности судов в округе.



Красноярский край

Вопрос обновления пассажирского флота является актуальным для Красноярского края в связи с высоким уровнем износа существующих судов (на маршрутах эксплуатируются суда 1950-х годов постройки), а удаленность населенных пунктов и наличие труднодоступных территорий обуславливает высокую социальную значимость водного транспорта. Направленность региональной политики на обновление флота позволяет говорить об актуальности пассажирских теплоходов.



Республика Саха (Якутия)

В настоящее время в республике остро стоит вопрос обновления пассажирских судов, которые обслуживают маршруты в Ленском бассейне, средний возраст судов составляет 40 лет, при относительной доле нового флота в 11%. Особенностью региона является большая протяженность маршрутов и их концентрация в центральной части республики. Таким образом разрабатываемые суда будут актуальны для региона, однако потребуют доработки в связи со спецификой маршрутов.



СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КЛАСТЕР
АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Благодарю за внимание!

Ассоциация «Кластер судостроения
и производства морской техники
Архангельской области»



+7 (8182) 28-69-30



mail@sozvezdye.org